RECUEIL

DES

TRAITÉS ET CONVENTIONS

CONCLUS PAR

LE ROYAUME DES PAYS-BAS.

Imprimerie BELINFANTE FRÈRES, *La Haye*.

RECUEIL

DES

TRAITÉS ET CONVENTIONS

CONCLUS PAR

LE ROYAUME DES PAYS-BAS

AVEC

LES PUISSANCES ÉTRANGÈRES, DEPUIS 1813 JUSQU'À NOS JOURS,

PAR

E. G. LAGEMANS,

DOCTEUR EN DROIT, RÉFÉRENDAIRE ATTACHÉ AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.

TOME TROISIÈME.

LA HAYE,

BELINFANTE FRÈRES.

1859.

N°. 191. *Traité de navigation entre les Pays-Bas et la Sardaigne, conclu à Turin le 24 Janvier 1842.*

1842. 24 Janv.

(Journal Officiel 1842, n°. 13.)

S. M. le Roi des Pays-Bas, d'une part, et S. M. le Roi de Sardaigne, d'autre part, désirant encourager les relations commerciales entre leurs sujets respectifs, ont jugé convenable, pour atteindre ce but, de prendre, de commun accord, des arrangements tendant à assurer à la navigation sous le pavillon de l'une des hautes parties contractantes dans les Etats de l'autre, quelques avantages nouveaux, basés sur une juste réciprocité, et ont nommé à cet effet pour Leurs plénipotentiaires, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur Albert Willem Laurens Martinus Heldewier, Chevalier etc. Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près la Cour de S. M. le Roi de Sardaigne, et

S. M. le Roi de Sardaigne, le Comte Clément Solar de la Marguerite, Chevalier Grand-cordon etc. Son premier Secrétaire d'Etat des Affaires Etrangères, Notaire de la Couronne et Sur-Intendant-Général des Postes.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Les navires Néerlandais, chargés ou sur lest, entrant dans les ports de S. M. le Roi de Sardaigne, et réciproquement les navires Sardes, chargés ou sur lest, entrant dans les ports de S. M. le Roi des Pays-Bas en Europe, seront traités à leur arrivée, pendant leur séjour et à leur départ, sur le même pied que les navires nationaux, en ce qui concerne le paiement des droits de tonnage, de port, de fanal, de bouée ou de balise et de pilotage, ainsi que de tous autres droits semblables perçus pour le compte de l'État, de villes ou d'autres corporations particulières.

Dans le cas où les navires de l'un des deux Etats entreraient dans les ports de l'autre par relâche forcée ou pour y passer l'hiver, ils seront réciproquement exempts des droits de tonnage. Quant à ceux de port, de fanal, de bouée, de balise, de pilotage et de station, les navires n'en paieront ni de plus élevés, ni d'autres que ceux auxquels les bâtiments nationaux sont sujets en pareil cas.

Art. 2. Les navires Néerlandais dans les ports du Royaume de Sardaigne, et les navires Sardes dans les ports du Royaume des Pays-Bas en Europe, jouiront de tous les avantages et facilités qui y sont accordés aux navires nationaux, tant à l'égard de leur placement, que pour leur chargement et déchargement dans les ports, bassins, rades et fleuves des deux Etats.

Art. 3. Si un navire, appartenant à l'une des hautes parties contractan-

tes ou à ses sujets, vient à échouer ou à éprouver quelque dommage sur les côtes ou dans l'étendue de la domination de l'autre partie, il sera fourni à ce bâtiment et à toutes les personnes à bord la même assistance et protection dont jouissent ordinairement les navires de la nation où le naufrage a eu lieu. Le vaisseau et les effets qui s'y trouvent, ou leur produit, s'ils ont été vendus, seront restitués aux propriétaires ou à leurs ayant droit, et à défaut de ceux-ci, au consul de leur nation dans le ressort duquel le naufrage sera survenu; il n'en sera exigé d'autre droit de sauvetage que celui qui aurait été payé en pareil cas par un bâtiment national.

Art. 4. Pour jouir des immunités et des avantages susdits, les bâtiments Néerlandais de même que les bâtiments Sardes devront être munis des papiers et certificats voulus par les règlements de leurs pays respectifs, pour constater leur capacité et leur nationalité.

Les deux hautes parties contractantes se donneront réciproquement connaissance des documents, dont leurs navires doivent être pourvus à cet effet d'après les ordonnances des Etats respectifs.

Art. 5. Si l'une des hautes parties contractantes venait à accorder par la suite à d'autres nations quelconques des faveurs spéciales en matière de navigation, l'autre partie en jouira aussitôt, soit gratuitement, soit contre un équivalent, aux mêmes conditions auxquelles elle aura été accordée à d'autres nations. Un arrangement à cet égard sera, le cas échéant, l'objet d'une convention ultérieure spéciale entre les hautes parties contractantes.

Art. 6. La présente convention sera en vigueur pendant six ans, à compter du jour de l'échange des ratifications; et si, un an avant ce terme, l'une des hautes parties contractantes n'a pas notifié à l'autre, d'une manière officielle, son intention d'en faire cesser l'effet, elle restera obligatoire encore douze mois après ce terme, et ainsi de suite jusqu'à l'expiration des douze mois qui suivront une semblable notification officielle.

Art. 7. La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Turin, dans l'espace de deux mois après sa signature, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Turin le 24 Janvier de l'an 1842.

(*L. S.*) HELDEWIER. (*L. S.*) SOLAR DE LA MARGUERITE.

(Ratifié par S. M. le Roi des Pays-Bas le 16 Février et par S. M. le Roi de Sardaigne le 2 Mars 1842. L'échange des actes de ratification s'est fait à Turin le 16 Mars 1842.)

1842. 17 Févr.

N°. 192. *Arrêté Royal du 17 Février 1842, approuvant les articles supplémentaires n°. XIV et XV à la Convention du 31 Mars 1831, contenus dans le Protocole de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, en date du 21 Septembre 1840.*

(*Traduction.*)

NOUS GUILLAUME II, ETC., ETC., ETC.

Vu le procès-verbal de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, en date du 15 Décembre 1841, portant vérification des actes de

ratification des articles supplémentaires n°. XIV et XV, tels qu'ils sont mentionnés au § 2 du protocole du 21 Septembre 1840, n°. XVII, pour servir à la modification ultérieure de la Convention et du Règlement pour la navigation du Rhin, sanctionnés par Notre arrêté du 28 Juin 1831 (*Journal Officiel*, n°. 19);

Revu ledit protocole;

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances du 10 Février 1842;

Vu le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères du 17 Février 1842;

Avons arrêté et arrêtons:

Les modifications et les changements, contenus dans le § 2 du protocole XVII, du 21 Septembre 1840, sont confirmés par Nous et établis comme règles pour l'application de la Convention du 31 Mars 1831, de la même manière que s'ils y étaient insérés mot à mot.

Notre Ministre des Finances, et les autres Départements en tant que cela les regarde, sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Journal Officiel* de même que les deux articles supplémentaires, contenus dans le § 2 du susdit procole n°. XVII.

Donné à la Haye le 17 Février 1842.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,

ROCHUSSEN.

XIVème Article supplémentaire.

L'article 90 de la Convention du 31 Mars 1831 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

Chaque Etat enverra annuellement un commissaire a la Commission Centrale.

Les commissaires se réuniront régulièrement le 1er Septembre de chaque année à Mayence et seront tenus de terminer les affaires, qui leur seront soumises, dans le délai d'un mois; si le nombre des affaires ne permet pas de les terminer dans un mois, les commissaires se concerteront pour une réunion extraordinaire, en se conformant aux dispositions de l'article 94.

XVème Article supplémentaire.

La Commission Centrale est autorisée d'étendre ou de restreindre, d'après les besoins du commerce et de la navigation, les exceptions à la défense de charger sur le tillac, et d'en établir comme d'en modifier les conditions.

Les conclusions ainsi prises, sur la base de l'article 94 du traité et sous l'approbation de tous les gouvernements, auront, après leur publication dans chacun des Etats respectifs, pour toutes les parties intéressées. comme pour les juges du Rhin, la même force et vigueur, que si elles avaient été l'objet d'un article supplémentaire.

1842. 12 Avril.

N°. 193. *Convention en forme de Déclarations échangées entre le Consul-Général des Pays-Bas à Caracas et le Président de la République de Vénézuéla, concernant l'extradition réciproque d'esclaves fugitifs.*

(Archives du Ministère des Affaires Etrangères.)

Le soussigné, Consul-Général de S. M. le Roi des Pays-Bas près la République de Vénézuéla, ayant transmis au Gouvernement de S. M. l'invitation, qui lui a été adressée par S. Exc. Monsieur le Ministre des Affaires Etrangères de ladite République, par dépêche du 23 de Septembre 1841, relativement à l'extradition des esclaves des colonies Néerlandaises dans les Indes Occidentales, ainsi que de ceux de la République de Vénézuéla, qui, dans le but de se soustraire au service de leurs maitres, se réfugieraient sur le territoire voisin, a reçu ordre de déclarer, comme il le déclare solennellement, en réponse à l'engagement d'une parfaite réciprocité que vient de prendre le Gouvernement de Vénézuéla ce jourd'hui, par l'organe de S. Exc. Monsieur Francisco Aranda, Ministre des Affaires Etrangères:

1°. Que les esclaves transfuges Vénézuéliens, qui se réfugieront sur le territoire des colonies Néerlandaises dans les Indes Occidentales, seront remis à celle des autorités supérieures de la République (ou à la personne qu'elle voudra désigner à cet effet), qui en aura fait la réclamation officielle, en exprimant que la condition de servitude des individus réclamés lui a été suffisamment prouvée;

2°. Que lorsque la dévolution de ces esclaves transfuges sera réclamée par les intéressés en personne ou leurs fondés de pouvoir, l'extradition ne pourra avoir lieu que pour autant que la condition d'esclavage des transfuges et le droit de propriété de leurs maitres seront duement prouvés

Habiendo el Presidente de la Republica de Venezuela autorisado suficientemente al infraescrito, Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores de la misma, para cangear declaraciones reciprocas con el Señor Reinhard Frans van Lansberge, Consul-General de Holanda y autorisado por su Gobierno al mismo efecto, sobre la extradicion de los esclavos venezolanos y de los de las colonias holandesas en las Indias Occidentales que, con la mira de sustraerse del servicio de sus amos, se refugien al territorio vecino; y habiendo el Señor Lansberge cumplido por su parte consignando en este Ministerio su exposicion oficial de doce del corriente mes, el infraescrito declara solemnemente y sobre la base de la mas completa reciprocidad:

1°. Que los esclavos prófugos de las colonias holandesas en las Indias Occidentales, que se acojan al territorio de Venezuela, serán puestos a disposicion de cualquiera de las autoridades superiores de dichas colonias (ó de la persona á quien designe al efecto) desde que se haga el reclamo oficial correspondiente, expresando dicha autoridad que se ha comprobado ante ella la condicion servil de las personas reclamadas;

2°. Que cuando la devolucion de estos esclavos prófugos sea reclamada por los interesados en persona ó por medio de apoderados, no tendrá efecto la extradicion en tanto que la condicion servil de los prófugos y el derecho de propiedad de sos dueños no sean legalmente acreditados ante la autori-

et constatés devant les autorités de la colonie Néerlandaise où les individus réclamés se seront réfugiés.

Fait à Caracas ce 12 Avril 1842.

Van Lansberge.

dad competente del territorio de la Republica adonde se hayan acogido.

Dado en Caracas 12 Abril 1842.

Francisco Aranda.

N°. 194. *Traité entre les Pays-Bas et la Belgique, pour l'exécution du Traité de Londres du* 19 *Avril* 1839; *conclu à la Haye le* 5 *Novembre* 1842.

1842. 5 Nov.

(Journal Officiel 1843, n°. 3.)

S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, et S. M. le Roi des Belges;

Ayant reconnu, qu'au dégré, où en sont arrivés les travaux des commissions instituées à la suite du traité du 19 Avril 1839, il est devenu nécessaire, pour aplanir toute difficulté, d'arrêter par l'intervention directe des deux gouvernements, certains points qui ne sont pas suffisamment déterminés audit traité, ont nommé Leurs plénipotentiaires, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas:

Les sieurs Jean Guillaume Baron Huyssen de Kattendijke, Commandeur etc., Son Ministre des Affaires Etrangères;

Jean Jacques Rochussen, Chevalier Grand-croix etc. Son Ministre des Finances;

et Florent Adrien van Hall, Commandeur etc. Son Ministre de la Justice.

S. M. le Roi des Belges:

Les sieurs Albert Florent Joseph Prisse, Officier etc. Son aide-de-camp et Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près S. M. le Roi des Pays-Bas;

et Aldephonse Alexandre Félix Du Jardin, Chevalier etc. Son Chargé d'Affaires près de la cour Royale de Hanovre et les Villes libres et Anséatiques, en mission extraordinaire près la Cour des Pays-Bas;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles complémentaires et explicatifs suivants:

CHAPITRE I.

Limites.

Art. 1. Le Grand-Duché de Luxembourg conserve le Martelange situé à l'est de la route de Bastogne à Arlon.

Le Royaume de Belgique conserve le Martelange situé à l'ouest de la dite route.

Depuis le point où cette route, qui appartient au Royaume de Belgique, traverse la Sure, le thalweg de cette rivière continuera la limite entre les deux Etats jusqu'à l'endroit déjà arrêté par la commission mixte des limites.

Une carte sur laquelle se trouve tracée la ligne de démarcation dans la commune de Martelange, est jointe au présent traité, sous la lettre A.

Art. 2. Dans le nord du Limbourg, les endroits de Bergeroth, Stamproy, Breversroth, Heyroth, Haubroecksroth et Neer-Itteren appartiendront au Royaume des Pays-Bas, ainsi que la pointe la plus avancée du Manestraat vers Neer-Itteren, qui longe le ruisseau formant limite entre cette commune et celle de Kessenich.

Le royaume de Belgique conservera les Beersel, y compris la partie cadastrée sous Hunsel, le Boomenstraat et le Manestraat, sauf la pointe mentionnée ci-dessus.

La petite pointe avancée de Neer-Itteren, dépassant le ruisseau au sud-ouest de ce village près de Lakenhoff, appartiendra à la Belgique.

Depuis le Lakenhoff jusqu'à la Meuse, la limite, laissant au Royaume des Pays-Bas Ittervoort et Thorn, reste telle qu'elle est fixée par les documents du cadastre, déjà tacitement admis par la commission mixte des limites.

Une carte sur laquelle se trouve tracée la ligne à tirer du point le plus méridional de la province Néerlandaise du Brabant Septentrional, pour aboutir à la Meuse au-dessus de Wessem, est jointe au présent traité, sous la lettre B. Cette carte servira de guide aux commissaires démarcateurs respectifs.

Art. 3. Le Gouvernement Belge pourra substituer, sous sa garantie envers le Gouvernement des Pays-Bas, une compagnie concessionnaire, aux droits résultant en sa faveur des termes de l'art. 12 du traité du 19 Avril 1839, à l'effet de construire le canal ou la route mentionnée dans cet article.

Dans le cas d'application de la présente disposition, il y aura lieu à expropriation, suivant la législation des Pays-Bas, pour cause d'utilité publique, des terrains nécessaires, et ce de la même manière que si le Gouvernement Belge procédait par lui-même aux travaux d'exécution et d'exploitation de la route ou du canal.

Art. 4. A partir de l'extrémité de la digue de Wachtebeke (borne n°. 37), point déjà fixé par la commission mixte, jusqu'au canal de Terneuzen, la limite reste établie comme elle a été convenue entre les autorités locales des deux pays, et telle qu'elle se trouve indiquée sur les plans cadastraux des communes de Zelzaete (Belgique), du Sas de Gand et de Zuiddorp (Pays-Bas).

Une commission mixte veillera à l'entretien de ladite digue et des écluses qui s'y trouvent.

Art. 5. L'axe du canal de Terneuzen continuera à former limite, depuis l'ancien fort St. Antoine jusqu'en face du bureau de la douane Néerlandaise au hameau du Stuijver.

Art. 6. Depuis le canal de Terneuzen jusqu'à l'Ecluse Noire, la limite reste établie comme elle a été convenue entre les autorités locales des deux pays, et telle qu'elle se trouve indiquée sur les plans du cadastre.

Toutefois, le territoire triangulaire que possède la commune Belge d'Assenede dans le polder Néerlandais Binnenpoel, passe sous la souveraineté des Pays-Bas, tandis que la portion de territoire que possède la commune Néerlandaise du Sas de Gand, dans le polder Belge de St. Albert, passe sous a souveraineté de la Belgique, ainsi que les portions de digue qui l'entourent.

Le Royaume des Pays-Bas conserve le libre passage sur ces portions de digues, et le chemin dit Vrije Straat, formant limite, sera mitoyen.

Art. 7. De l'Ecluse Noire jusqu'au polder dit Krakeel, la limite, restant

telle qu'elle a existé sous le Royaume des Pays-Bas, est formée par l'axe de la rigole d'écoulement qui borde au nord les digues existantes entre ces deux points, et dont l'ensemble porte le nom de Vrijen Dijk.

Le Royaume des Pays-Bas conserve le libre passage sur toute l'étendue de ladite digue Vrijen Dijk.

Art. 8. Du point où cesse le Vrijen Dijk, jusqu'à celui déjà arrêté par la commission mixte, la limite restant telle qu'elle existait sous le Royaume des Pays-Bas, continue à diviser en deux parties les polders dits Krakeel et Brandkreek.

Art. 9. La limite entre la province d'Anvers (Belgique) et celle de Zélande (Pays-Bas), maintenue telle qu'elle existait sous l'ancien Royaume des Pays-Bas, reste formée par le thalweg variable de l'Escaut, lequel sera indiqué par une ligne tirée au milieu des deux rangées de bouées.

Art. 10. Du côté de Smeermaas, la limite sera indiquée par une ligne partant du point de jonction des parcelles n°s 947, 958, 942 et 946 du cadastre, et aboutissant à la maisonnette du dit village marquée de la lettre U sur le plan annexé au présent traité sous litt. C, et suivra de ce point U la ligne indiquée sur le même plan par les lettres V, W, X et Y.

Art. 11. La limite entre les communes Belges de Neerpelt, Overpelt, Lommel (Limbourg) et Moll (Anvers) et celles Néerlandaises de Bergeijk, Luijksgestel, Hoogloon et Bladel (Brabant Septentrional) subira les modifications suivantes:

Les Pays-Bas cèdent la partie la plus saillante des deux pointes que forment sur la Belgique les territoires des communes de Bergeijk et Luijksgestel, consistant en 385 hectares environ de bruyères. La Belgique cède en compensation 385 hectares environ de bruyères, situés au nord des communes de Moll et Lommel.

Art. 12. La limite entre la commune Belge de Mouland (Liége) et celle Néerlandaise d'Eysden (Duché de Limbourg), sera modifiée de manière à laisser sur Belgique les parcelles n°s 576, 577, 578 et une partie des parcelles n°s 563 et 579, section E, d'Eysden.

Art. 13. La limite entre la commune Néerlandaise de Baarle-Nassau (Brabant Septentrional) et celle Belge de Wortel (Anvers), sera modifiée de manière à laisser sur Pays-Bas les parcelles n°. 1 et 2, section B, de Wortel.

Le chemin situé au sud de ces parcelles sera mitoyen.

Art. 14. Le *statu quo* sera maintenu, tant à l'égard des villages de Baarle-Nassau (Pays-Bas) et Baarle-Duc (Belgique), que par rapport aux chemins qui les traversent.

Art. 15. Les tracés qui font l'objet des articles 4 à 13 du présent traité sont respectivement reproduits sur les cartes et plans ci-annexés sous les lettres C, D, E, F, G et H.

CHAPITRE II.

Navigation.

SECTION 1.

Escaut.

Art. 16. Les navires se rendant de la pleine mer en Belgique et vice versa, ne seront assujettis à aucune formalité par rapport aux douanes

Néerlandaises, durant le trajet de l'Escaut Occidental et de ses embouchures, ou pendant le temps qu'ils y séjourneront.

La surveillance contre la fraude pourra être exercée par le Gouvernement des Pays-Bas, tant sur les rives qu'au moyen d'embarcations sur le fleuve même.

Si, après une expérience de deux années, l'insuffisance de ces moyens était démontrée, les deux Gouvernements s'entendraient pour aviser, d'un commun accord, à un mode de surveillance plus efficace, par l'adoption d'autres mesures les plus propres à mettre cette surveillance en harmonie avec les intérêts de la navigation, laquelle ne pourra, dans aucun cas, être exposée de ce chef à des entraves, frais ou retards.

Art. 17. Il est entendu que, moyennant le droit unique de *f* 1.50, mentionné au § 3 de l'art. 9 du traité du 19 Avril 1839, il ne pourra directement ni indirectement être établi, sur la navigation de la pleine mer en Belgique par l'Escaut Occidental, et vice versa, d'autres droits, péages ou indemnités quelconques, sous quelque titre que ce soit, sauf ce qui sera réglé pour le pilotage et les fanaux.

Art. 18. Le Gouvernement des Pays-Bas s'engage à établir de nouveaux fanaux à Terneuzen et à Bath, comme aussi à entretenir ces deux feux et ceux déjà existants à Flessingue et à West-Cappelle, le tout ainsi que cela sera arrêté, de commun accord, par la commission mixte d'Anvers.

D'un autre côté, le Gouvernement Belge, en compensation des dépenses que les Pays-Bas supporteront de chef et surtout en considération de l'établissement de nouveaux feux, consent à la perception d'un droit de 3 cents des Pays-Bas par tonneau à la remonte, et 3 cents des Pays-Bas par tonneau à la descente, lequel sera recouvré de la même manière et par les mêmes agents que le droit unique de navigation mentionné au § 3 de l'article 9 du traité du 19 Avril 1839.

Toutefois, il sera loisible au Gouvernement Belge de payer une somme annuelle de *f* 10,000, en remplacement du droit établi par le paragraphe ci-dessus.

Ce droit ou cette indemnité ne sera payable qu'après l'échange des ratifications des règlements à faire en vertu du présent traité et après l'établissement des nouveaux feux susmentionnés.

Art. 19. Sans préjudice aux droits des deux hautes parties contractantes résultant de l'art. 9, § 2 du traité du 19 Avril 1839, le Gouvernement Belge pourra établir une administration de pilotage à Flessingue, et en détacher à Terneuzen tel nombre de pilotes que les besoins de cette station lui paraîtront réclamer, pour les navires allant de la mer à Anvers ou à Gand et vice versa.

De son côté, le Gouvernement des Pays-Bas pourra établir une station de pilotes à Anvers, pour le service des navires à la descente.

Ces établissements seront légalement reconnus par les Gouvernements respectifs, qui leur accorderont aide et protection.

SECTION 2.

Canal de Terneuzen.

Art. 20. L'écoulement des eaux Belges par le canal de Terneuzen aura lieu conformément aux dispositions à arrêter entre les commissaires nommés de part et d'autre pour régler l'écoulement des eaux des Flandres, sans que de ce chef la Belgique paie aucune redevance aux Pays-Bas.

Ce règlement sera établi sur les bases suivantes, savoir:

a. A l'expiration des deux années qui suivront la signature du présent traité, la partie du canal de Gand à Terneuzen, comprise entre le Sas de Gand et l'Escaut Occidental, ne recevra plus d'autres eaux que celles amenées par la partie supérieure du dit canal et par le canal de la Langeleede.

Il est toutefois stipulé que l'écoulement par ce dernier canal sera réglé de telle manière, que les eaux ne s'élèvent pas à plus de 1 mètre 50 centimètres au-dessus du radier de l'écluse du Vieux Bourg, du côté du polder Canisvliet.

b. Le Gouvernement des Pays-Bas fera exécuter, par ses soins et à ses frais, les travaux nécessaires pour obtenir le résultat ci-dessus, et créer de nouveaux écoulements à toutes les eaux qui se jettent actuellement dans la partie inférieure du canal de Gand à Terneuzen, et venant soit de la Belgique, soit des Pays-Bas, à l'exception de celles dont il a été parlé au paragraphe *a* ci-dessus.

c. Pendant les deux années qu'exigera l'exécution des susdits travaux, les ouvrages d'art, établis sur le canal de Gand à Terneuzen, seront manoeuvrés dans l'intérêt des deux pays, et de la même manière que la chose avait lieu avant 1830.

Après l'achèvement des travaux, ces manoeuvres, tant pour l'écoulement des eaux que pour la navigation, seront réglées d'après les indications des agents à ce préposés par le Gouvernement Belge.

Art. 21. Le Gouvernement Belge pourra faire endiguer à ses frais la plage de Sluiskille, conformément au projet à approuver de commun accord par les deux Gouvernements.

Art. 22. Le Gouvernement Néerlandais s'oblige à entretenir en bon état le canal et ses dépendances, l'avant-port de Terneuzen, l'endiguement de la plage de Sluiskille et les ouvrages exécutés en vertu du § *b* de l'article 20.

Il s'engage également à faire effectuer les manoeuvres nécessaires pour la décharge des eaux et pour la navigation.

Art. 23. En considération des dépenses que les Pays-Bas supporteront de ce chef et du chef des travaux désignés dans le § *b* de l'article 20, la Belgique s'oblige à payer aux Pays-Bas une somme annuelle, fixée à 25,000 florins, pendant le temps qui s'écoulera entre la date du présent traité et le moment où tous les ouvrages, mentionnés dans le § *b* de l'article 20, seront complètement en état de satisfaire à leur destination, et à 50,000 florins à partir de cette époque.

Art. 24. La somme ci-dessus mentionnée sera versée par le Gouvernement Belge, à l'expiration de chaque année, entre les mains de l'agent Néerlandais à Anvers, chargé de la recette du droit sur la navigation de l'Escaut.

Art. 25. Dans le cas où la Belgique déclarerait renoncer à l'usage du dit canal, tant comme moyen d'évacuation des eaux que comme voie de navigation, le paiement de l'indemnité mentionnée dans l'article 23 cesserait de plein droit, comme le Gouvernement des Pays-Bas serait alors déchargé des obligations contractées à l'article 22 ci-dessus.

Art. 26. Les navires venant de la mer pour se rendre en Belgique par le canal de Terneuzen, ou vice versa, ne seront assujettis, pour le parcours de ce canal et la manoeuvre des ponts et des écluses, au paiement d'aucun droit, péage ou rétribution, quelle qu'en puissent être la dénomi-

nation et l'espèce, soit au profit des Pays-Bas, soit au profit de la Belgique.

Art. 27. Les navires non-mentionnés à l'article ci-dessus ne seront assujettis, pour le parcours du canal de Terneuzen, à aucun autre péage ou rétribution qu'aux droits dont il sera parlé dans les articles ci-après.

Art. 28. Les tarifs et arrêtés réglementaires de la navigation sur le canal de Terneuzen seront revisés de commun accord dans leur application à la navigation intérieure de ce canal.

Jusqu'à ce que cette révision ait eu lieu, la perception se fera d'après le mode en vigueur. Dès-à-présent les droits de navigation sont réduits aux deux tiers du tarif actuel, et à moitié pour les barques et bateaux à vapeur faisant un service publique périodique pour transport de voyageurs ou de marchandises. Les bâtiments et embarcations exclusivement chargés de poisson frais, engrais, pierres, chaux, charbon de terre et tourbes, ne paieront également que la moitié des droits fixés par le tarif précité.

Art. 29. Le tonnage des bâtiments et embarcations sera calculé à raison de 1 mètre cube, conformément aux règles tracées par la décision du 20 Octobre 1819, encore en vigueur dans les deux pays.

Le même mode sera suivi pour les bâteaux à vapeur, mais leur tonnage imposable ne sera calculé que sur les parties de la cale destinées à recevoir un chargement de marchandises.

Art. 30. Le pilotage, s'il y a lieu, soit pour l'entrée ou pour la sortie de Terneuzen, soit pour le parcours du canal, ne pourra être rendu obligatoire, et aucun droit de pilotage ne pourra être exigé des capitaines de navires qui ne feraient pas usage de pilotes.

Art. 31. Lorsque le tirant d'eau d'un navire ne lui permettra pas de naviguer sur le canal, ou qu'il y aura, pour toute autre cause, nécessité de l'alléger, tout ou partie de son chargement pourra être transbordé sur des alléges, après en avoir préalablement averti les employés des douanes au poste le plus voisin de l'endroit où l'allégement devra avoir lieu. Le transbordement s'effectuera sous la surveillance des douaniers du pays où il aura lieu, conformément aux lois en vigueur.

Art. 32. Les alléges dont il est parlé à l'article ci-dessus n'auront à supporter le paiement d'aucun droit de navigation, sous quelque dénomination que ce puisse être.

Il en sera de même pour les bois emmenés par les navires allégés, que ces navires traîneront en radeau à la remorque, le tout pour autant que les alléges et les bois en radeau passeront simultanément avec le navire, dont le chargement a été allégé.

Art. 33. Les navires allant de la Belgique à la mer, par le canal de Terneuzen et l'Escaut Occidental, et vice versa, seront exempts de toute visite et formalités de la douane Néerlandaise, à leur entrée, à leur sortie et pendant le parcours du canal de Terneuzen, sauf l'apposition des plombs ou scellés aux écoutilles et aux autres issues, ou la mise à bord de gardiens, dont le nombre ne dépassera pas celui de deux.

Les gardiens participeront au feu, à la lumière et à la nourriture de l'équipage, mais il leur est défendu de recevoir aucune rétribution, indemnité ou salaire des capitaines.

Art. 34. Les formalités de douane sur le territoire Néerlandais, en ce qui concerne les navires se rendant de Gand à un autre port de la Belgique, et vice versa, seront déterminées par la commission mixte d'Anvers.

Ces formalités ne pourront être plus rigoureuses que celles admises pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Art. 35. Les navires chargés de marçhandises destinées en transit de Gand pour le Rhin, et vice versa, par le canal de Terneuzen, ne seront assujettis, quant aux douanes sur le territoire Néerlandais et le territoire Belge, qu'aux formalités stipulées pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Art. 36. Les marchandises destinées soit au transit ordinaire, soit à la consommation, ou à destination des entrepôts, seront régies respectivement par les lois en vigueur dans les deux pays.

Art. 37. Tout fait ou toute tentative de fraude sera constaté et puni suivant les dispositions des lois en vigueur dans le pays où le délit aura eu lieu.

SECTION 3.

Eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Art. 38. La navigation des eaux intermédiaires des Pays-Bas entre l'Escaut Occidental et le Rhin, sera, pour arriver de la Belgique au Rhin et vice versa, réciproquement libre; bien entendu que l'on se conformera aux règlements de police exigés pour le maintien de la sûreté générale et aux dispositions à arrêter par le règlement à intervenir.

Art. 39. Toutes les voies navigables communiquant de l'Escaut Occidental au Rhin, y compris le Sloe, l'Escaut Oriental et la Meuse, seront considérées comme eaux intermédiaires entre ces deux fleuves, et il sera ainsi loisible aux patrons ou conducteurs de navires de se servir de celles de ces voies navigables qui leur paraîtront les plus convenables.

Art. 40. Les navires employés à la navigation entre l'Escaut et le Rhin, appartenant aux sujets des hautes parties contractantes, ne seront point obligés de transborder où de rompre charge en passant des eaux de l'Escaut dans celles du Rhin, et vice versa, par le Royaume des Pays-Bas.

Art. 41. Les navires Belges, ainsi que leurs cargaisons, jouiront sur le Rhin Néerlandais de tous les droits et avantages stipulés par la convention de Mayence du 31 Mars 1831, en faveur des sujets des Etats riverains du Rhin en général. Aussi longtemps que les susdits navires faisant la navigation précitée ou leurs cargaisons ne jouiront ni sur le Rhin et ses confluents régis par la dite convention, ni d'Anvers à Bath, ou de Gand au Sas de Gand, d'avantages autres ou plus grands que ceux accordés aux navires Néerlandais ou à leurs cargaisons, les navires Belges et leurs cargaisons ne paieront sur le Rhin Néerlandais depuis Gorcum ou Krimpen jusqu'à Lobith, tant à la remonte qu'à la descente, que les droits auxquels sont soumis les navires des Pays-Bas et leurs cargaisons qui se rendent de ce Royaume au Rhin, et vice versa.

Art. 42. Toutes les marchandises qui seront transitées de la Belgique vers le Rhin, et vice versa, par les eaux indiquées à l'article 39, paieront, en remplacement de tous droits de transit, de péage et autres de cette nature, un droit fixe comme suit; $13\frac{1}{4}$ cents argent des Pays-Bas en remonte de l'Escaut Occidental au Rhin; 9 cents argent des Pays-Bas à la descente du Rhin à l'Escaut Occidental, par quintal de 50 kilogrammes.

L'augmentation et la réduction de ce droit, stipulées dans les tarifs I et II de la liste *A* de la convention de Mayence du 31 Mars 1831, seront également appliquées a la navigation des eaux intermédiaires.

Le droit fixe sur le bois de charpente et de construction se paiera au

mètre cube des Pays-Bas, en suivant les proportions fixées par l'addition au tarif litt. *C*, annexé à la dite convention de Mayence.

Il sera néanmoins facultatif aux intéressés d'opter en faveur du droit de transit ordinaire pour celles de ces marchandises pour lesquelles ce droit serait moins élevé que le droit fixe, sous condition d'en faire la déclaration au premier bureau à l'entrée du territoire des Pays-Bas, et de remplir les formalités de douanes conformément à la législation générale sur la matière.

Les navires exerçant la navigation sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin y seront assujettis au paiement des droits de pilotage, de balisage et fanaux, ainsi qu'aux droits spéciaux établis sur les canaux et jonctions artificielles, dont ils feraient usage, sans que toutefois les bâtiments des Pays-Bas puissent être traités plus favorablement que ceux de la Belgique, et sans que les tarifs en vigueur au 19 Avril 1839 sur ces eaux puissent être augmentés.

Si par suite de l'ouverture de voies nouvelles, soit artificielles soit naturelles, il était nécessaire d'établir sur ces voies des droits de pilotage, balisage ou fanaux, ces nouveaux droits ne pourront être autres ni plus élevés que ceux compris aux tarifs précités.

Art. 43. Les marchandises venant de la Belgique ou du Rhin, par les eaux intermédiaires, seront admises dans les entrepôts de Dordrecht, Rotterdam et Amsterdam.

Celles de ces marchandises qui seraient ultérieurement déclarées à destination soit du Rhin, soit de la Belgique, par les eaux intermédiaires, seront de même affranchies des droits ordinaires de transit, qui seront dans ce cas remplacés par le droit fixe déterminé à l'article précédent, et par ceux portés aux tarifs qui y sont mentionnés, quel que soit le lieu de l'entrepôt que l'on aurait choisi parmi ceux dénommés ci-dessus; sauf les formalités de douanes prescrites par la législation générale des Pays-Bas, comme garantie contre la fraude, et par les règlements locaux de la police des ports.

Les marchandises entreposées, ainsi qu'il vient d'être dit, comme appartenant au commerce entre la Belgique et le Rhin, ne paieront pour tout droit de magasin, de quai, de grue et de balance, et pour autant qu'il aura été fait usage de ces établissements, que les quotités indiquées comme maximum dans l'article 69 de la convention de Mayence.

Il ne pourra y avoir, quant à la hauteur des dits droits de quai, de grue, de balance et de magasin, aucune distinction entre les navires Belges et leurs cargaisons, se rendant de la Belgique au Rhin et vice versa, et les navires des Pays-Bas et leurs cargaisons, qui se rendent de ce Royaume au Rhin et vice versa.

Art. 44. La perception des péages stipulés à l'art. 42 se fera:

A. Pour le transit direct d'Anvers au Rhin, en amont à Bath, en aval à Gorcum.

B. Idem de Gand au Rhin, en amont au Sas de Gand, en aval à Gorcum.

C. En cas de transit par les entrepôts des Pays-Bas, au bureau de paiement dans les dites places entrepositaires, au moment de la sortie de ces entrepôts.

Art. 45. Les navires employés à la navigation de la Belgique au Rhin, ou vice versa, pourront rompre charge dans les ports de Dordrecht, Rotterdam ou Amsterdam, y décharger les marchandises qui seront destinées

soit pour les entrepôts, soit pour la consommation des Pays-Bas, ou bien y compléter leur cargaison, après avoir acquitté, soit le droit ordinaire de transit, soit le droit fixe mentionné à l'article 42, conformément aux manifestes vérifiés dont les patrons ou conducteurs doivent être porteurs, et en se conformant, pour les marchandises destinées à être déchargées ou chargées dans les ports de mer susdits, aux dispositions de la loi générale des Pays-Bas concernant les droits d'entrée, de sortie et de transit.

Art. 46. Dans le cas où les patrons ou conducteurs de navires feraient usage de la faculté qui leur est laissée par l'article précédent, de rompre charge soit partiellement, soit en totalité, les marchandises jouiront, tant pour la mise à quai que pour le transbordement ou la mise en entrepôt, s'il y a lieu, de tous les avantages accordés ou qui pourraient être accordés à la navigation des Pays-Bas vers le Rhin et vice versa.

Art. 47. Si par la suite le droit fixe établi sur la navigation de la mer à Gorcum, et vice versa, venait à être diminué, remboursé en tout ou en partie, ou entièrement aboli, celui sur la navigation de l'Escaut au Rhin, et vice versa, serait également diminué de plein droit dans la même proportion ou entièrement aboli, de telle sorte que les conditions de navigation et de transit restent constamment, et sous tous les rapports, les mêmes pour le commerce des deux pays.

Art. 48. Les formalités à observer, par rapport aux douanes, pour le transit par les eaux intermédiaires, sans chargement ni déchargement, seront celles prescrites par l'art. 39 de la convention de Mayence, conformément à ce qui se pratique à l'égard de la navigation directe de la pleine mer à Gorcum et vice versa.

Ainsi les patrons ou conducteurs d'embarcations munis de manifestes en bonne et due forme, et ayant rempli les autres conditions prescrites par le règlement sur la navigation du Rhin, ne pourront être arrêtés en route sous prétexte d'impôts de l'état à percevoir, ou de recherches à faire à cette fin sur les chargements, si ce n'est à un des bureaux de perception établis par les règlements ou dans les cas prévus par l'art. 41 de la convention de Mayence.

Il n'y aura donc lieu à l'application des formalités de douanes suivant les lois générales des Pays-Bas, que par rapport aux navires qui chargeront ou déchargeront, soit entièrement, soit partiellement, dans les ports de Dordrecht, Rotterdam ou Amsterdam, conformément aux articles 5 et 6 de la susdite convention.

Art. 49. L'exercice de la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, conformément au règlement à intervenir, aura lieu aux conditions prescrites par la convention de Mayence pour l'exercice de la navigation du Rhin, et ce tant sous le rapport du contrôle sur le péage, que sous celui concernant les obligations à remplir par les patrons ou conducteurs, quant à leurs personnes et leurs navires.

La fraude en matière de droits de navigation sera punie d'après les dispositions de la même convention, le tout pour autant que ces conditions et dispositions pourront s'appliquer aux dites eaux intermédiaires.

SECTION 4.

Meuse.

Art. 50. En conformité des dispositions de l'acte de Vienne, les péages sur la Meuse, depuis la frontière de France jusqu'à Gorcum, seront

réglés suivant le décret du Gouvernement Français du 10 Brumaire an XIV, sauf que le droit établi à raison de la largeur des bateaux sera calculé suivant leur capacité sur le pied de $\frac{4}{5}$ de centimes argent de Belgique, par distance de 5 kilomètres et par tonneau d'un mètre cube.

Le mesurage par tonneau en sera fait d'après le règlement sur cette matière du 20 Octobre 1819, n°. 1, actuellement en vigueur dans les deux pays.

Art. 51. Les bateaux à vide ne paieront que la moitié du droit.

Les bateaux à vapeur ne paieront également que la moitié du droit, et seulement pour les parties de la cale destinées à recevoir un chargement de marchandises.

Art. 52. Sont exempts de tous droits:

1°. Les bateaux chargés d'approvisionnements pour les armées et effets militaires appartenant à l'un ou l'autre des deux Gouvernements respectifs.

2°. Les bateaux pêcheurs, ceux servant à traverser la Meuse d'une rive à l'autre, les batelets contenant les agrès des bateaux et ceux servant à transporter les chevaux de halage d'un bord à l'autre.

3°. Les bateaux chargés d'engrais, de grains en gerbe et de fourrages pour le compte des fermiers dans l'étendue de leurs exploitations, et ces mêmes bateaux allant ou revenant à vide dans la même étendue.

Art. 53. Les bateaux qui, soit à la descente, soit à la remonte, auront choisi la voie du Waal entre Rossum et Gorcum, au lieu de suivre celle de la Basse-Meuse, ne seront néanmoins assujettis qu'aux péages à raison de la dernière voie.

Art. 54. Les bateaux naviguant sur la Meuse jouiront, tant pour la consommation que pour le transit, des entrepôts Néerlandais admis pour la navigation Rhénane par rapport aux marchandises expédiées de ou pour la Belgique, avec faculté d'opter entre le paiement des droits fixés par le tarif des Pays-Bas et celui du droit mentionné à l'article 4 de la convention de Mayence.

En retour, le Gouvernement Belge ouvrira l'entrepôt public de Liége aux marchandises appartenant à la navigation de la Meuse. Ces marchandises pourront y être déclarées, tant en transit qu'en consommation, conformément aux lois et tarifs du pays; celles qui continueront le transit ne paieront d'autre droit (sauf ceux d'entrepôt, de quai, de grue et de balance et pour autant qu'il aura été fait usage de ces établissements), que celui mentionné à l'art. 50 ci-dessus.

Les navires passeront librement en se conformant aux lois du pays, avec leurs cargaisons, en transit direct des Pays-Bas en France, et vice versa, sans être obligés de rompre charge, et en ne payant d'autre droit que celui mentionné à l'article 50 ci-dessus.

Il sera facultatif au commerce d'opter entre ce droit et celui de transit suivant le tarif Belge.

Il y aura lieu à l'application des formalités de douanes, suivant les lois générales Belges, pour les navires qui chargeront des marchandises ou en déchargeront, soit entièrement, soit partiellement dans le port de Liége.

Art. 55. Les règlements et les tarifs établis pour tout le parcours du canal de Zuid-Willemsvaart et la Dieze, considérée comme sa continuation jusque dans la Basse-Meuse à Crèvecoeur, ne pourront être revisés que de commun accord entre les deux Gouvernements. Néanmoins les droits sont dès-à-présent réduits d'un tiers dans la direction de Maastricht à Bois-le-

Duc, et de moitié dans la direction de Bois-le-Duc à Maastricht, sans qu'aucun autre droit ou péage puisse être établi.

En considération de ces réductions, toutes les exemptions accordées par suite de priviléges particuliers sont annulées, ainsi que ces priviléges eux mêmes.

CHAPITRE III.

Finances.

Art. 56. La partie de l'encaisse du caissier général de l'Etat qui, au 1er Octobre 1830, se trouvait dans les mains de ce caissier et chez ses agents dans les ci-devant provinces méridionales du Royaume des Pays-Bas, à l'exception des villes de Maastricht et de Luxembourg, demeure acquise au trésor Belge. Les pièces et documents propres à établir la situation du caissier général susdit à l'époque précitée du 1er Octobre 1830, seront immédiatement remis par le Gouvernement Néerlandais au Gouvernement Belge.

Art. 57. Les obligations dites losrenten, que la Société Générale a déposées à Amsterdam pour sa participation à l'emprunt de 30 millions à 3½ pct., autorisé par la loi du 27 Mai 1830 et l'arrêté royal du 1er Juin suivant, seront délivrées au Gouvernement Néerlandais, qui prélèvera sur ces losrenten une somme de 1,830,000 florins des Pays-Bas, pour être remise au Gouvernement Belge, ainsi qu'il est dit à l'article 60 ci-après.

Le dit Gouvernement Néerlandais s'engage à donner main-levée des saisies pratiquées à Amsterdam sur les valeurs appartenant à la Société Générale.

Le solde qui pourrait résulter de l'opération de la participation de la dite Société Générale à l'emprunt précité, sera remis au Gouvernement Belge, de même que les losrenten et le solde de compte numéraire provenant de souscriptions de particuliers au dit emprunt, et dont la Société est demeurée comptable.

Décharge et renonciation à toute prétention et recours du chef de cette opération de la part de l'un ou de l'autre Gouvernement envers la Société Générale, lui seront données contre remise, comme il vient d'être dit, des valeurs dues par elle.

Il demeure entendu que la Société Générale comptera au Gouvernement Belge, et en sera libérée par lui: 1°. du solde de compte de la dite Société Générale avec le Syndicat d'Amortissement, arrêté au 1er Octobre 1830, et 2°. du solde de compte de la même Société avec le Ministre des Finances, comme président du Syndicat.

Art. 58. Il sera tenu compte par le Gouvernement Néerlandais à la Société Générale de sa créance en capital et intérêts sur la colonie de Surinam, à charge par le dit établissement de restituer au Gouvernement Néerlandais les titres d'inscription de rente sur le Grand-livre de cette colonie qui lui avaient été donnés en garantie de ses avances. De son côté la Société Générale tiendra compte au Gouvernement des Pays-Bas des cautionnements versés en numéraire par les agents de la dite Société dans les provinces septentrionales et à Maastricht et Luxembourg.

Elle donnera également main-levée des inscriptions hypothécaires sur les biens des dits agents dont les cautionnements n'ont pas été fournis en numéraire, ou sur les rentes immobilisées à cet effet au Grand-livre des Pays-Bas.

La Société Générale fera connaître dans le mois de la reddition des

comptes de ces agents, les motifs qui s'opposeraient à l'exécution du présent article par suite de prétentions qu'elle aurait à faire valoir contre un ou plusieurs des dits agents, du chef d'opérations étrangères au service du caissier général.

Art. 59. Les losrenten reçues jusqu'au 31 Décembre 1838, par le Gouvernement Belge, en paiement du prix des domaines vendus par le Syndicat d'Amortissement et situés dans les provinces méridionales de l'ancien Royaume des Pays-Bas, telles qu'elles ont été occupées par la Belgique jusqu'au moment de l'exécution du traité du 19 Avril 1839, seront annulées et coupées par moitié en présence de commissaires Néerlandais et Belges, à ce délégués par leurs Gouvernements respectifs.

Il sera dressé de cette opération procès-verbal en double expédition, à chacune desquelles sera annexée la moitié des dites obligations.

Quant aux losrenten dénoncées ou non-dénoncées, qui sont rentrées dans les caisses Belges depuis la dite époque du 31 Décembre 1838, ou qui pourraient y rentrer encore, elles appartiendront à la Belgique avec tous les droits et actions attachés à ces obligations, pour en être payée par le Gouvernement des Pays-Bas de la même manière que tout autre porteur de semblables obligations, avec les intérêts depuis le 1er Janvier 1839; le Gouvernement Néerlandais s'engageant à remplacer par des losrenten dénoncées à Amsterdam, celles qui au moment du versement ont été revêtues de la formalité d'annulation prescrite par le cahier des charges.

Les losrenten dénoncées à Bruxelles, qui sont encore dans la circulation, demeurent à la charge du trésor Néerlandais, sans que la prescription légale puisse être opposée au paiement des intérêts échus.

Les valeurs fournies au Syndicat d'Amortissement en cautionnement ou garantie du paiement du prix des domaines situés en Belgique, vendus par cet établissement, seront remises au Gouvernement Belge avec les coupons d'intérêts, et sans que la prescription légale puisse leur être opposée; le Gouvernement Belge donnera décharge au Gouvernement Néerlandais de cette remise.

Les hypothèques prises et inscrites pour les mêmes causes sur des biens situés dans le Royaume actuel des Pays-Bas ou le Grand-Duché de Luxembourg, seront radiées à la demande du Gouvernement Belge.

Il demeure entendu que, sauf ce qui vient d'être stipulé au § 1 du présent article, relativement aux losrenten reçues par le trésor Belge, le Gouvernement Néerlandais ou Grand-ducal ne pourra rien réclamer du chef des versements faits pendant l'occupation Belge en paiement du prix des domaines situés dans le territoire du Limbourg et du Luxembourg, dont la remise aux Pays-Bas a eu lieu en exécution du traité de paix du 19 Avril 1839.

Il n'y aura également lieu à réclamer des acquéreurs de biens aucun accroissement de charge ou d'intérêts, à raison des retards mis par eux à se libérer jusqu'au moment de l'exécution du dit traité.

Par suite des arrangements qui précèdent, toute prétention des Pays-Bas à l'égard des domaines situés en Belgique et aux prix de ceux vendus, recouvrés ou à recouvrer par le Gouvernement Belge, se trouve éteinte et interdite.

Art. 60. Les dîmes et biens situés sur le territoire Néerlandais, qui ont été cédés à la Société Générale de Bruxelles par acte du 16 Décembre 1822, et tels qu'ils existaient au 1er Octobre 1830, sont rétrocédés à

partir du 1er Janvier 1843 en toute propriété à Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, avec renonciation à toute prétention aux revenus de ces dîmes et biens, perçus depuis le 1er Octobre 1830, ainsi qu'à ceux à percevoir.

En retour, Sa dite Majesté et le Gouvernement Néerlandais renoncent, en faveur de l'Etat Belge, à tous droits et prétentions aux redevances et aux prix de vente des dîmes et biens ci-dessus mentionnés, dûs par la Société Générale de Bruxelles en vertu des articles 12 et 13 de ses statuts.

De plus S. M. le Roi des Pays-Bas cède à l'Etat Belge en toute propriété: 1°. le palais situé à Bruxelles, boulevard du Régent; 2°. le palais et le domaine de Tervueren; 3°. un hôtel situé à Bruxelles, Place Royale; 4°. le château et la ferme de Ravesteyn, ainsi que le moulin, les terres et prés et autres biens situés à Tervueren, et en général et sans exception aucune tous les biens immeubles que Sa dite Majesté possède en Belgique, à quelque titre que ce soit.

Cette cession comprend indistinctement tous les terrains, bâtiments et dépendances annexés aux dites propriétés, ainsi que les agencements, décors, meubles et objets quelconques qui s'y trouvent encore.

Pour parfaire la valeur de ces transmissions, il sera remis au Gouvernement Belge une somme de 1,830,000 florins en losrenten, laquelle servira aux fins ci-dessous indiquées.

Les hautes parties contractantes s'engagent à faire passer, dans le plus bref délai, les actes nécessaires pour constater la transmission réciproque des biens et les renonciations convenues.

Art. 61. Moyennant une somme de quatre millions trois cent trente mille florins, le Gouvernement Néerlandais renonce, au nom de S. M. le Roi Guillaume Frédéric, Comte de Nassau, et se portant fort pour Sa dite M., à toutes prétentions et à tout recours à raison de créances et d'avances faites tant par Elle-même que pour Son compte, pour la canalisation de la Sambre, la construction ou la rétrocession des canaux de Pommereuil à Antoing, de Charleroy à Bruxelles, et de la partie de celui de Gand à Terneuzen située sur le territoire Belge, ainsi que pour tous autres canaux et travaux publics quelconques exécutés en Belgique.

Cette somme sera acquittée:

1°. par les 1,830,000 florins losrenten dont il est parlé à l'article précédent, et qui seront prélevés ainsi qu'il est dit à l'article 57 du présent traité;

2°. par une obligation de 2,500,000 florins de la Société Générale de Bruxelles, à deux ans de date et portant intérêt annuel de 4 pct.

Art. 62. Moyennant une somme de 285,000 florins, à payer au trésor Néerlandais par le Gouvernement Belge, et sauf le recours de ce Gouvernement sur les provinces de Liége et du Limbourg Belge, le Gouvernement Néerlandais conserve à sa charge les remboursements d'actions et les paiements des intérêts et primes opérés depuis le 19 Avril 1839, ainsi que les remboursements et paiements de même nature encore à faire jusqu'à l'extinction entière de l'emprunt levé en vertu de la loi du 5 Janvier 1824, pour la construction du canal de Maastricht à Bois-le-Duc, dit le Zuid-Willemsvaart.

Art. 63. Afin de régler de commun accord l'exécution de ce qui est prescrit par l'article 13 du traité du 19 Avril 1839, relativement au partage des dettes publiques du Royaume des Pays-Bas, il a été convenu:

Les capitaux à transférer et les rentes à inscrire à charge de la Belgi-

que, en vertu des §§ 1 et 4 de l'article 13 du traité du 19 Avril 1839, se composeront comme suit:

	Capitaux.	Rentes.
1°. D'une rente globale et inaliénable de 400,000 florins des Pays-Bas, à inscire au profit du Gouvernement Néerlandais, avec jouissance du 1er Janvier 1843; la dite rente représentant le prix des avantages de navigation et de commerce, assurés à la Belgique par le traité du 19 Avril 1839		ƒ 400,000
2°. Des capitaux à 2½ pct., déjà inscrits au livre auxiliaire du Grand livre de la dette Néerlandaise, établi à Bruxelles, en exécution de l'article 38 de la loi du 27 Décembre 1822, ensemble à onze millions, cinq cent soixante-quatre mille, huit cents florins de capital, donnant deux cent quatre-vingt-neuf mille, cent vingt florins de rente	ƒ 11,564,800	ƒ 289,120
3°. Des capitaux inscrits au Grand-livre de la dette Néerlandaise à Amsterdam, à 2½ pct: *a.* Au profit de corporations Belges, telles que hospices, bureaux de bienfaisance, villes et communes, fabriques d'églises et tous autres établissements publics et particuliers Belges; *b.* pour cautionnements fournis par des comptables Belges; *c.* pour capitaux provenant de fonds particuliers dont il est fait mention à l'art 22 du traité du 19 Avril 1839; Les uns et les autres à désigner par le Gouvernement Belge, jusqu'à concurrence de quatre millions, quatre cent trente-cinq mille, deux cents florins de capital, donnant cent dix mille, huit cent quatre-vingts florins de rente. Ces capitaux seront transférés libres de tous arrérages, jusques et y compris le dernier Décembre 1842, époque à partir de laquelle les rentes seront à la charge de la Belgique; ci.	ƒ 4,435,200	ƒ 110,880
4°. D'un capital de 7,000,000 de florins à 2½ pct., à inscrire au profit du Gouvernement Belge, avec jouissance du 1er Janvier 1843, pour, au moyen de cette inscription, achever les liquidations mentionnées à l'art. 64 ci-après; soit sept millions de capital, donnant cent soixante-quinze mille florins de rente	ƒ 7,000,000	ƒ 175,000
5°. D'un capital d'un million de florins a 2½ pct., à transcrire au profit du Gouvernement Belge, avec jouissance du 1er Janvier 1843, pour, au moyen de cette inscription, satisfaire		
à reporter	ƒ 23,000,000	ƒ 975,000

	Capitaux.	*Rentes.*
Report	*f* 23,000,000	*f* 975,000
aux réclamations concernant le fonds d'agriculture, mentionnées à l'art. 66 ci-après ; soit, un million de capital, donnant vingt cinq mille florins de rente	*f* 1,000,000	*f* 25,000
6°. D'un capital de 80,000,000 de florins à $2\frac{1}{2}$ pct., à inscrire au profit du Gouvernement Néerlandais, avec jouissance du 1er Janvier 1843 ; l'inscription de ce capital à mettre à la libre disposition de ce Gouvernement un mois après les ratifications du présent traité, soit quatre-vingt millions de florins de capital, donnant deux millions de florins de rente . . .	*f* 80,000,000	*f* 2,000,000
7°. D'un capital de *f* 80,000,000 à $2\frac{1}{2}$ pct., à inscrire au profit du Gouvernement Néerlandais, avec jouissance du 1er Janvier 1843 ; l'inscription de ce capital à mettre à la libre disposition de ce Gouvernement au 1er Juillet 1844, ou à racheter en vertu des dispositions du paragraphe suivant. Néanmoins si au 1er Janvier 1844, la justification de l'amortissement dont il est parlé ci-après n'était pas faite, la présente inscription ne serait mise à la libre disposition du Gouvernement des Pays-Bas que six mois après la production des rentes Néerlandaises annulées, sans préjudice au droit du Gouvernement Belge de déclarer son option de rachat, ainsi qu'il va être dit ; soit quatre-vingt millions de florins de capital, donnant deux millions de florins de rente	*f* 80,000,000	*f* 2,000,000
Total	*f* 184,000,000	*f* 5,000,000

Il sera facultatif au Gouvernement Belge de se libérer en numéraire de cette dernière inscription, en en faisant la déclaration au Gouvernement des Pays-Bas un mois avant l'époque à laquelle, d'après ce qui précède, la dite inscription devra être mise à la libre disposition de ce Gouvernement. Dans ce cas le remboursement s'en fera à Bruxelles ou à Anvers, à raison de 50 florins des Pays-Bas pour $2\frac{1}{2}$ florins de rente, au cours légal de francs $2.11\frac{64}{100}$ argent de Belgique, par florin, et en quatre paiements égaux de trois mois en trois mois, après l'époque mentionnée ci-dessus.

La rente continuera à être payée à due concurrence, jusqu'au moment de chaque remboursement trimestriel.

Les rentes et capitaux mis à la disposition du Gouvernement Néerlandais, conformément à ce qui précède, seront employés par lui à la conversion ou au rachat et amortissement de dettes Néerlandaises qui seront immédiatement annulées ; le dit Gouvernement s'engageant à représenter au Gouvernement Belge ou à son Ministre à la Haye, dans les six mois qui suivront cette annulation, les titres des capitaux amortis.

Il demeure entendu que les dettes pour lesquelles le capital compris au

§ 4 ci-dessus a été accordé, sont considérées, par rapport à l'obligation qui précède, comme titres de la dette Néerlandaise amortie.

Il en sera de même des cautionnements de comptables Belges, remboursés par le trésor Néerlandais.

Le transfert de la dette voulu par l'article 13 du traité précité, consistant, d'après ce qui précède, dans l'inscription au Grand-livre de la Belgique des capitaux et rentes énoncés aux §§ 1 à 7, et leur radiation du Grand-livre d'Amsterdam, en ce qui concerne ceux désignés aux §§ 2 et 3, sera fait sous la surveillance et direction des membres de la commission mixte d'Utrecht, à ce délégués par leurs Gouvernements respectifs.

Les deux hautes parties contractantes considèrent comme applicable aux dispositions qui précèdent, la garantie des cinq cours mentionnée dans deux traités conclus le 19 Avril 1839, par S. M. le Roi des Pays-Bas et S. M. le Roi des Belges, respectivement avec S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohème, S. M. le Roi des Français, S. M. la Reine du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, S. M. le Roi de Prusse et S. M. l'Empereur de Toutes les Russies.

Art. 64. Moyennant l'inscription au profit de la Belgique du capital de sept millions de florins des Pays-Bas à 2½ pct., dont il est fait mention au § 4 de l'article précédent, augmenté des intérêts de ce capital du 1 Janvier 1839 au 31 Décembre 1842, le Gouvernement Belge se charge d'achever à son compte la liquidation de toutes les réclamations résultant des créances antérieures à l'époque où les pays composant la Belgique actuelle ont cessé de faire partie de l'Empire Français, et se rapportant à ces mêmes pays, pour autant que ces réclamations seraient encore admissibles, en y comprenant:

1°. La liquidation,

A. des créances provenant de la dette dite Austro-Belge, dont la conversion en dette nationale a été stipulée par la convention conclue entre les Pays-Bas et l'Autriche, le 9 Octobre 1815;

B. des créances provenant de l'ancienne dette constituée dans les ci-devant provinces méridionales du Royaume des Pays-Bas, en exécution de la loi du 9 Février 1818, y compris celles provenant de la catégorie *d'engagères*, dont la convention conclue le 5 Mars 1828, entre les Gouvernements des Pays-Bas et de l'Autriche, a stipulé la liquidation;

C. des créances provenant de l'arriéré des Pays-Bas, conformément à la dite loi du 9 Février 1818;

le tout pour autant que ces créances n'étaient ni liquidées, ni rejetées, ni frappées de déchéance, ni prescrites à la date du 1 Octobre 1830.

Il est entendu que cette liquidation comporte, en conformité de l'arrêté Royal du 22 Février 1816 et de la loi du 9 Février 1818, l'apurement des rentes et l'inscription au Grand-livre de la Belgique des créances ainsi liquidées.

2°. L'apurement des rentes et l'inscription au dit Grand-livre de la Belgique des créances, conformément aux mêmes arrêté et loi, dont les certificats de liquidation délivrés ou non délivrés avant le 1er Octobre 1830 n'étaient encore ni inscrits, ni frappés de déchéance, ni prescrits à cette époque;

3°. La liquidation et l'acquittement des créances dont s'occupe le § 3 de l'article 22 du traité du 19 Avril 1839, qui, à l'époque du 1er Oc-

tobre 1830, n'étaient ni liquidées, ni payées, ni rejetées, ni frappées de déchéance, ni prescrites.

Cette liquidation et le paiement des sommes liquîdées se feront d'après les règles qui résultent de la combinaison des dispositions du traité de Paris du 30 Mai 1814, de la convention annexée au traité du 20 Novembre 1815, de la convention du 25 Avril 1818 et de l'arrêté Royal du 26 Juin suivant.

Le Royaume de Belgique est, pour ce qui concerne les créances dites Françaises appartenant à des Belges, subrogé aux droits de l'ancien Royaume des Pays-Bas, en ce qui touche les obligations que la France a contractées envers ce dernier Etat.

Toutes les liquidations ci-dessus seront opérées conformément aux règles établies par le Gouvernement de l'ancien Royaume des Pays-Bas avant le 1er Octobre 1830.

Les délégués du Gouvernement Belge, nommés à l'effet d'opérer ces liquidations, seront considérés comme succédant aux pouvoirs et aux attributions des ci-devant commissions Néerlandaises de conversion et de liquidation, en ce qui concerne les créances mentionnées aux §§ 1 et 2, et de la commission mixte d'Utrecht, en ce qui touche les créances mentionnées au § 3 ci-dessus.

Pour l'exécution de ce qui précède le Gouvernement Néerlandais remettra au Gouvernement Belge, tant en vertu de la présente disposition que du § 5 de l'art. 13 du traité du 19 Avril 1839, tous les titres, registres et extraits de registres, états, dossiers, décisions et documents quelconques, concernant les liquidations mentionnées ci-dessus, et notamment les archives, protocoles et pièces diplomatiques qui ont amené les conventions des 9 Octobre 1815 et 5 Mars 1828, entre les Pays-Bas et l'Autriche. Les bordereaux et certificats de liquidations terminées, non encore délivrés aux ayant-droits, seront également remis au Gouvernement Belge.

Le Gouvernement Néerlandais s'engage à prêter ses bons offices pour aider, autant que possible, à constater l'authenticité des pièces émanées de son administration.

Art. 65. Les obligations réciproques des deux Gouvernements, concernant le partage de la dette publique de l'ancien Royaume des Pays-Bas et la liquidation des créances et réclamations mentionnées ci-dessus, se trouvant réglées par les dispositions des deux articles qui précèdent, toute réclamation et prétention de ces chefs se trouvera éteinte et interdite de part et d'autre, moyennant l'exécution de ces dispositions.

Il demeure entendu que la rente inscrite au Grand-livre d'Amsterdam, comme indemnité mentionnée à l'art. 69 de l'acte de Vienne, pour la perte des revenus provenant des droits de Souveraineté du Duché de Bouillon, n'est pas comprise dans les dites dispositions, et que cette rente demeure à la charge du trésor Néerlandais.

Art. 66. Moyennant le capital de 1,000,000 de florins à $2\frac{1}{2}$ pct., à prendre sur le fonds d'agriculture établi par la loi du 6 Janvier 1816, et qui, d'après le § 5 de l'article 63 ci-dessus, sera transcrit du Grand-livre d'Amsterdam au profit du Gouvernement Belge, le dit Gouvernement se charge de faire droit à toutes les réclamations que des sujets Belges auraient à faire valoir sur le dit fonds.

Art. 67. Les recouvrements opérés sur les avances faites par le trésor, par le fonds de l'industrie ou par le Syndicat d'Amortissement, à des com-

munes, à des corporations, à des établissements publics ou privés et à des particuliers, resteront acquis au Gouvernement qui à effectué ces recouvrements.

Les créances encore exigibles au 19 Avril 1839, provenant d'avances de même nature, appartiendront au Gouvernement possesseur actuel du territoire sur lequel le débiteur avait son siége ou son domicile au 30 Septembre 1830, pour autant que depuis cette époque et avant le 19 Avril 1839 il ne l'ait pas fixé sur l'autre territoire.

Art. 68. Les pensions accordées avant le 1 Novembre 1830 à des Néerlandais ou à des Luxembourgeois qui, domiciliés dans les provinces méridionales à cette époque, ont continué à demeurer en Belgique, seront à la charge du trésor Néerlandais ou Grand-ducal.

Les pensions accordées avant le 1er Novembre 1830 à des Belges qui, domiciliés dans les provinces septentrionales à cette époque, ont continué à demeurer dans les Pays-Bas ou le Grand-duché de Luxembourg, seront à la charge du trésor Belge.

Chacune des deux hautes parties contractantes se réserve d'accorder des facilités et des dispenses à ceux de ses sujets titulaires des pensions ci-dessus désignées, qui feraient valoir des motifs pour conserver leur résidence actuelle.

Les pensions accordées par le Gouvernement Belge, depuis le 1er Novembre 1830 jusqu'à l'époque de la remise aux Pays-Bas du Duché de Limbourg et du Grand-duché de Luxembourg, à des personnes nées sur ces territoires et qui n'auront pas déclaré vouloir rester Belges, en conformité des lois Belges sur la matière, seront à la charge du trésor Néerlandais.

Les pensions accordées par le Gouvernement Belge, depuis le 1er Novembre 1830, à des personnes nées sur les territoires dont il est question dans le paragraphe précédent, et qui auront déclaré vouloir rester Belges, en conformité des lois précitées, seront à la charge du trésor Belge.

Chacun des deux pays conserve à la charge de son trésor les pensions allouées avant le 1er Novembre 1830 à des étrangers domiciliés sur son territoire au 19 Avril 1839.

Les pensions accordées, du 25 Août 1815 au 1er Novembre 1830, à des étrangers domiciliés hors des deux pays, seront à la charge des deux trésors. Elles continueront à être payées par le trésor Néerlandais. Examen fait du montant de ces dernières pensions, il a été convenu que la Belgique rembourserait de ce chef au dit trésor une somme de 40,000 florins, décroissant chaque année d'un dixième ou ƒ 4000, jusqu'à extinction.

Toutes les dispositions qui précèdent sont applicables aux paiements faits depuis le 19 Avril 1839.

Les pensions et traitements d'attente, de non-activité et de réforme, autres que les pensions, dont il vient d'être question, restent à la charge du pays qui les soldait au 19 Avril 1839, en demeurant toutefois assujettis aux lois et règles de ce pays.

Art. 69. Les cautionnements fournis en numéraire, ainsi que les versements faits par des sujets Belges, et dont il est question au § 2 de l'article 22 du traité du 19 Avril 1839, seront restitués directement au Gouvernement Belge par le trésor Néerlandais, avec les intérêts à partir du 1 Juillet 1830 jusqu'au 31 Decembre 1842.

Seront également remis directement au trésor Belge par le trésor Néer-

landais les consignations et les dépôts judiciaires appartenant à des sujets Belges, et versés comme tels avant le 1er Octobre 1830 dans les caisses des consignations du Royaume des Pays-Bas, avec les intérêts fixés par la loi du 28 Nivose an XIII.

Par contre, le Gouvernement Belge bonifiera au trésor Néerlandais un intérêt de 4 pct. sur les sommes qu'il a retenues à l'échéance des semestres de la rente de 5 millions de florins, depuis l'époque des dites retenues jusqu'au 31 Décembre 1842, après déduction, faite à chaque semestre, du montant des intérêts mentionnés à l'article 64 ci-dessus, pour liquidation d'anciennes créances.

Les revenus des biens saisis réellement et les consignations concernant des sujets Belges, restitués par la France, et qui restent encore en dépôt dans les caisses du trésor Néerlandais, seront également remis au Gouvernement Belge.

La somme rendue par l'Autriche, en exécution de la convention du 5 Mars 1828, provenant des dépositaireries de Malines et du Hainaut, sera restituée par le trésor Néerlandais au trésor Belge.

Art. 70. Les commissions mixtes instituées par le traité du 19 Avril 1839 se réuniront dans les quinze jours qui suivront les ratifications du présent traité, à l'effet de rédiger les conventions et règlements qui les concernent, d'après les dispositions qui précèdent et les bases qui ont déjà été arrêtées de part et d'autre. Elles devront avoir terminé leurs travaux dans le délai de trois mois après leur réunion.

Art. 71. Les dispositions du présent traité forment un ensemble et n'admettent pas de séparation.

Art. 72. Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à la Haye, dans le délai de trois mois ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité, et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à la Haye, le cinquième jour du mois de Novembre de l'an mil huit cent quarante deux.

(*L. S.*) HUYSSEN VAN KATTENDIJKE.
(*L. S.*) ROCHUSSEN.
(*L. S.*) F. A. VAN HALL.
(*L. S.*) PRISSE.
(*L. S.*) DUJARDIN.

(Ce traité a été ratifié par S. M. le Roi des Belges le 4 Février, et par S. M. le Roi des Pays-Bas le 5 Février 1843. L'échange des actes de ratification a eu lieu à la Haye, le 5 Février 1843.)

N°. 195. *Convention de commerce et de navigation entre les Pays-Bas et la Belgique, conclue à la Haye le* 5 *Novembre* 1842.

1842. 5 Nov.

(Journal Officiel, 1843, n°. 4.)

S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, et S. M. le Roi des Belges,

Désirant faciliter et étendre les relations commerciales qui existent entre

les Pays-Bas et la Belgique, ont nommé Leurs plénipotentiaires à l'effet d'arrêter une convention dans ce but, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas:

Les sieurs Jean Guillaume Baron Huyssen de Kattendijke, Commandeur, etc., Son Ministre des Affaires Etrangères;

Jean Jacques Rochussen, Chevalier Grand-Croix, etc., Son Ministre des Finances; et

Florent Adrien van Hall, Commandeur, etc.. Son Ministre de la Justice.

S. M. le Roi des Belges:

Les sieurs Albert Florent Joseph Prisse, Officier, etc., Son Aide de Camp et Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près S. M. le Roi des Pays-Bas; et

Aldephonse Alexandre Félix Du Jardin, Chevalier, etc., Son Chargé d'Affaires près la Cour Royale de Hanovre et les Villes libres et Anséatiques, en mission extraordinaire près la Cour des Pays-Bas.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Les navires et leurs cargaisons, venant directement par les rivières et canaux, soit des Pays-Bas en Belgique sous pavillon Néerlandais, soit de la Belgique dans les Pays-Bas sous pavillon Belge, jouiront réciproquement, tant à l'entrée qu'à la sortie, ou à leur passage, sans préjudice des stipulations de l'article quarante un du traité signé ce jour à la Haye, de toutes les exemptions ou autres faveurs en matière de droits ou charges quelconques de douane, de patente ou de navigation, qui sont ou seront accordés aux navires nationaux et à leurs cargaisons, de telle sorte que, dans aucun cas et sous aucun prétexte, les dits navires et leurs cargaisons ne pourront de part et d'autre être imposés à des droits ou péages autres ou plus élevés que les navires nationaux et leurs cargaisons.

Il est néanmoins entendu que les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas à l'importation des produits de la pêche nationale, celle-ci étant dans les deux Etats l'objet de faveurs et priviléges spéciaux.

La présente convention sera obligatoire pendant cinq années à dater du jour de sa ratification. Si l'une ou l'autre des hautes parties contractantes ne l'a pas dénoncée six mois avant l'échéance de ce terme, elle sera continuée pendant cinq autres années.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à la Haye, dans le délai de trois mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à la Haye, le 5 Novembre 1842.

(*L. S.*) HUYSSEN VAN KATTENDIJKE.
(*L. S.*) ROCHUSSEN.
(*L. S.*) F. A. VAN HALL.

(*L. S.*) PRISSE.
(*L. S.*) DU JARDIN.

(Ratifiée par S. M. le Roi des Belges le 4 et par S. M. le Roi des Pays-Bas le 5 Février 1843. L'échange des ratifications a eu lieu à la Haye le 5 Février 1843.)

Articles additionnels conclus le 5 *Novembre* 1842, *pour faire suite aux arrangements arrêtés le* 10 *Octobre* 1836, 12 *Septembre* 1837, 20 *Septembre* 1839 *et* 8 *Juillet* 1840, *entre la France et les Pays-Bas, relativement aux relations de poste.* 1842. 5 Nov.

N°. 196. *Traité de commerce et de navigation entre les Pays-Bas et la Grèce, conclu à Athènes le* 10/22 *Février* 1843. 1843. 10/22 Fév.

(Journal Officiel, 1843, n°. 34.)

S. M. le Roi des Pays-Bas d'une part, et S. M. le Roi de la Grèce d'autre part, également animés du désir d'affermir et d'étendre autant que possible les relations d'amitié, de commerce et de navigation entre leurs deux Etats et leurs sujets respectifs en Europe, et jugeant que ce but commun ne saurait être mieux atteint qu'en concluant un traité de commerce et de navigation basé sur les principes d'une juste réciprocité, ont nommé à cet effet Leurs plénipotentiaires, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas:

Le sieur Théodore Jean Travers, Chevalier, etc., Son Chargé d'Affaires et Consul-Général en Grèce;

Et S. M. le Roi de la Grèce:

Le sieur Pierre Delyanni, Son Conseiller au département de Sa Maison Royale et des relations extérieures, Commandeur, etc.

Lesquels, après avoir échangé leurs plein-pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Il y aura liberté réciproque de commerce et de navigation entre les pays et les sujets de S. M. le Roi des Pays-Bas en Europe, et ceux de S. M. le Roi de la Grèce.

Art. 2. Les sujets de S. M. le Roi des Pays-Bas et ceux de S. M. le Roi de la Grèce pourront réciproquement séjourner dans les ports, mouillages, rades, villes, villages et autres endroits des deux Royaumes, y trafiquer et y posséder, soit à titre de bail, soit en toute propriété, des habitations et autres immeubles nécessaires à leur négoce.

Ils jouiront de la sûreté la plus parfaite pour leurs personnes et leurs biens, et ne seront assujettis à d'autres ou de plus forts droits, taxes, charges ou frais quelconques, sous quelque dénomination qu'ils soient indiqués ou compris, que ceux payés dans les mêmes lieux par les sujets de la nation la plus favorisée.

Pareillement les sujets de l'une des hautes parties contractantes jouiront dans l'autre Royaume, en matière de commerce et de navigation, et à raison de leur industrie, des mêmes privilèges, libertés, faveurs, exemptions et franchises, qui sont ou seront accordés aux sujets de la nation la plus favorisée.

Dans le cas où, sous ces rapports et ceux mentionnés dans l'article XI du présent traité, à l'égard desquels est stipulé le traitement à l'égal de la nation la plus favorisée, ce traitement coïnciderait, chez l'une des hautes parties contractantes, avec celui à l'égal des nationaux, c'est-à-dire qu'il n'y aurait réellement chez elle aucune différence entre le traitement des

nations étrangères les plus favorisées et celui des nationaux, tandis que chez l'autre des hautes parties contractantes ce cas n'existerait pas, celle-ci ne pourrait prétendre, aussi longtemps que cet état de choses existerait, qu'à ce que ses sujets soient traités, sous ces dits rapports, dans le territoire de l'autre, à l'égal de la nation qui serait la plus favorisée parmi celles qui n'accorderaient pas à cette dernière le traitement des nationaux.

Art. 3. Il est réciproquement convenu que le cabotage, tant maritime que fluvial, demeure réservé au pavillon national des Etats respectifs.

Art. 4. Les navires Néerlandais, de quelque lieu qu'ils viennent, qui entreront, sur leur lest ou chargés, dans les ports du Royaume de la Grèce, ou qui en sortiront, et réciproquement les navires Grecs, de quelque lieu qu'ils viennent, qui entreront, sur leur lest ou chargés, dans les ports du Royaume des Pays-Bas en Europe, ou qui en sortiront, seront traités sur le pied des nationaux en ce qui concerne les droits de tonnage, de pavillon, de port, d'ancrage, de pilotage, de remorque, de balise, d'écluse, de canal, de quarantaine, d'entrepôt ou autres charges de quelque nature que ce soit, prélevés au nom ou au profit du Gouvernement, de fonctionnaires publics, communautés ou établissements quelconques.

Art. 5. Seront complétement affranchis du droit de tonnage et d'expédition dans les pays respectifs:

1°. Les navires qui, entrés sur lest, de quelque lieu que ce soit, en ressortiront sur lest;

2°. Les navires qui, passant d'un port de l'un des deux Etats dans un ou plusieurs ports des mêmes Etats, soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison, soit pour y composer ou compléter leur chargement, justifieront avoir déjà acquitté ces droits;

3°. Les navires qui, entrés avec chargement dans un port, soit volontairement, soit en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opération de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

Art. 6. Tous articles de commerce, quelle qu'en soit l'origine, importés directement, sur des navires Grecs, d'un port du Royaume de la Grèce dans un port du Royaume des Pays-Bas en Europe, et réciproquement ceux importés directement, sur des navires Néerlandais, d'un port du Royaume des Pays-Bas en Europe dans un port du Royaume de la Grèce, ainsi que tous articles de commerce, sans distinction d'origine, exportés directement des ports du Royaume des Pays-Bas en Europe sur des navires Grecs pour les ports du Royaume de la Grèce, ou directement de ces derniers sur des navires Néerlandais pour les ports du Royaume des Pays-Bas en Europe, ne payeront dans ces ports respectifs d'autres ni de plus hauts droits que ceux qui seraient dûs en cas d'importation, d'exportation ou de transit des mêmes articles à bord de navires nationaux.

Art. 7. En conséquence les primes, remboursements des droits ou autres faveurs de ce genre, dont jouirait dans les Etats de l'une des hautes parties contractantes, l'importation ou l'exportation sur des navires nationaux, seront pareillement accordées à l'importation ou à l'exportation sur des

navires de l'autre partie contractante, pourvu que l'importation ou l'exportation aient lieu directement entre les ports des deux pays.

Les faveurs mentionnées ci-dessus, ainsi qu'à l'article 6, ne seront accordées que pour autant qu'il soit prouvé, dans l'un et l'autre cas, que les marchandises ont réellement été embarquées dans les ports où les navires ont respectivement reçu leur expédition.

Art. 8. Sont exceptés des dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus les différentes branches de la pêche nationale et le commerce de sel, à l'égard desquels chacune des hautes parties contractantes se réserve la faculté d'accorder des faveurs spéciales et des priviléges exclusifs, sans que les sujets de l'autre partie puissent y prétendre.

Art. 9. Les produits du sol et de l'industrie de la Grèce jouiront, à leur importation dans les colonies Néerlandaises, de tous les avantages et faveurs qui sont actuellement, ou qui seraient par la suite, accordés aux produits du sol et de l'industrie de toute autre nation Européenne la plus favorisée.

Et en général, les bâtiments Grecs arrivant dans les colonies de S. M. le Roi des Pays-Bas, sur lest ou avec chargement, de tout port quelconque, y seront traités comme ceux de toute autre nation Européenne la plus favorisée dans les mêmes cas.

Art. 10. Chacune des hautes parties contractantes s'oblige à n'accorder, en matière de commerce, de douane et de navigation, ni faveur, ni priviléges, ni franchises aux sujets de quelque autre Etat, qui ne seront pas également et dans le même temps étendus aux sujets de l'autre partie contractante, et ce gratuitement si la concession au profit de cet autre Etat est gratuite, ou moyennant compensation ou équivalent, aussi exact que possible, si la concession est conditionnelle.

Art. 11. Il ne sera perçu aucun droit, autre que ceux que payent ou payeront les nations étrangères les plus favorisées, sur toutes marchandises, quelle que soit leur origine, importées dans les entrepôts de l'un des deux Royaumes par les navires de l'autre, en attendant leur réexportation ou leur mise en consommation.

Art. 12. L'intention des hautes parties contractantes étant, sauf l'exception mentionnée dans l'article 8, de n'admettre entre les navires de leurs Etats respectifs, à raison de leur nationalité, aucune distinction dans l'achat des produits nationaux ou autres articles de commerce, il ne sera accordé, sous ce rapport, ni directement ni indirectement, aucun privilége ni préférence aux importations sur les navires nationaux, par l'une ou l'autre partie contractante, par aucune société, corporation, ni agent agissant en leur nom ou sous leur autorité.

Art. 13. La nationalité des bâtiments sera admise, de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bateliers.

Art. 14. Dans les Etats de l'une des hautes parties contractantes, les produits du sol ou de l'industrie de ceux de l'autre partie ne seront frappés de droits d'importation autres, ni plus élevés, que ceux que les mêmes articles provenant d'autres pays payent actuellement ou payeront par la suite. Le même principe sera réciproquement observé à l'égard de l'exportation, et il ne sera fait non plus aucune défense d'importation ou d'exportation, relativement à quelques produits du sol et de l'industrie des

deux pays, qui ne s'étendrait pas en même temps aux pareils produits de toute autre nation.

Art. 15. Les sujets des hautes parties contractantes pourront, dans toute l'étendue des Royaumes respectifs, disposer librement de leurs biens et propriétés, par vente, échange, donation et testament, ou de toute autre manière licite: ils jouiront, sous ces différents rapports, des mêmes priviléges et libertés que les nationaux: ils pourront aussi transférer leurs propriétés d'un pays dans l'autre, sans être assujettis, dans ces cas ou circonstances, à des retenues ou à des impositions autres ou plus fortes que celles établies ou à établir sur les nationaux.

Art. 16. Les sujets de l'une des hautes parties contractantes, abordant avec leurs navires sur les côtes du pays de l'autre partie, sans avoir la volonté d'entrer dans un port, ou, après y être entrés sans avoir l'intention d'y décharger partie de la cargaison, auront la liberté de repartir et de poursuivre leur voyage, sans payer pour le navire et la cargaison d'autres droits que ceux de pilotage, de quaiage, de balise et de fanal, autant que ces droits soient exigés aussi des navires nationaux dans les mêmes cas; bien entendu, qu'ils se conformeront toujours aux règlements et dispositions, établis ou à établir également pour les navires nationaux, concernant le commerce et les endroits ou ports où il est permis d'entrer: qu'en outre ils seront assujettis à toutes les mesures de précaution nécessaires pour prévenir tout commerce illicite, durant le séjour des navires dans leur ressort.

Dans le cas où le capitaine ou propriétaire désirerait opérer un déchargement partiel, il aura la liberté de l'effectuer, et pourra repartir sans empêchement avec le surplus, sans payer d'autres droits, accises ou contributions quelconques, que pour ce qui regarde les marchandises déchargées, qui seront indiquées et rayées sur le manifeste, lequel devra être présenté, à cet effet, dans son entier aux employés des droits d'entrée et de sortie du lieu de débarquement.

Si la cargaison d'un même navire se trouve destinée à être déchargée dans différents ports de l'un des deux Etats, les droits dûs pour le navire devront être payés au lieu de la première arrivée, et aucun droit de navire ne sera exigé dans les autres ports, que pour autant que les navires nationaux s'y trouvent soumis aussi, dans les mêmes circonstances.

Art. 17. Les consuls-généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires des Pays-Bas dans les ports et villes marchandes de la Grèce, déjà nommés ou à nommer par la suite, et réciproquement les consuls-généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires de la Grèce dans les ports et villes marchandes des Pays-Bas en Europe, déjà nommés ou à nommer par la suite, seront réciproquement traités sur le pied de ceux de la nation la plus favorisée, et jouiront en outre de tous les droits, priviléges, protection et assistance usités, et dont ils ont besoin pour l'exercice convenable de leur charge, même à l'égard des déserteurs des navires de leurs pays, tant bâtiments de guerre que bâtiments marchands.

Art. 18. En cas de naufrage ou de dommage de mer, chacune des hautes parties contractantes procurera aux navires de l'autre, soit bâtiments de guerre, soit bâtiments marchands, les mêmes secours et assistance qui seraient donnés, en pareils cas, à ses propres navires.

Les navires échoués ou partie d'iceux, de même tout ce qui appartient à l'armement et l'avitaillement, comme tous les objets et marchandises qui auront été sauvés, ou bien les sommes qui en seront provenues en cas de

vente, seront fidèlement rendus et mis à la disposition des propriétaires ou leurs fondés de pouvoirs dûment autorisés.

Dans le cas que les propriétaires, ou leurs fondés de pouvoirs, ne se trouveraient pas sur les lieux, les dits objets et marchandises, ou les sommes provenues de leur vente, comme aussi tous les papiers trouvés à bord des navires ou bâtiments naufragés, seront délivrés au consul Néerlandais ou Grec dans le ressort duquel le naufrage aura eu lieu. Les dits consuls, propriétaires ou fondés de pouvoirs ne payeront d'autres frais que ceux qui auront été faits pour sauver les effets, et en sus le droit de sauvetage qui aurait dû être payé en cas de naufrage d'un bâtiment national. Les marchandises et autres objets ne seront soumis à aucun droit, à moins qu'ils ne soient déclarés pour la consommation du pays.

Art. 19. Les hautes parties contractantes sont convenues de ne point souffrir des pirates dans les ports, baies et ancrages de leurs Royaumes respectifs, et d'appliquer l'entière sévérité des lois à tous individus connus comme pirates, et à toutes personnes résidant dans leurs Etats, qui seraient convaincues de connivence ou de complicité avec eux. Tous les navires et cargaisons appartenant à des sujets des hautes parties contractantes, pris par les pirates et conduits dans leurs ports respectifs, seront rendus à leurs propriétaires ou fondés de pouvoirs dûment autorisés, et cette restitution aura lieu quand même l'objet réclamé se trouverait dans les mains d'un tiers, pourvu qu'il soit prouvé que le possesseur savait ou pouvait savoir que l'objet provenait de piraterie.

Art. 20. Si l'une des hautes parties contractantes était en guerre avec quelque puissance, nation ou Etat, il sera libre aux sujets de l'autre de continuer leur commerce et navigation avec les mêmes Etats, excepté avec les villes ou ports de ces Etats qui seraient effectivement bloqués ou assiégés par mer ou par terre. Mais le commerce des articles généralement considérés comme contrebande de guerre ne sera permis dans aucun de ces cas susmentionnés.

Art. 21. Le présent traité sera en vigueur pendant neuf ans, à compter du jour de l'échange des ratifications, et au-delà de ce terme jusqu'à l'expiration de douze mois après que l'une des hautes parties contractantes aura annoncé à l'autre son intention d'en faire cesser les effets.

Art. 22. Les ratifications du présent traité seront échangées à Athènes, dans les six mois de la signature, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé, et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Athènes, le 10/22 Février de l'an de notre Seigneur 1843.

(*L. S.*) Théodore Jean Travers.
(*L. S.*) Pierre Delyanni.

(Ratifié par S. M. le Roi des Pays-Bas le 22 Avril, et par S. M. le Roi de Grèce le 12/24 Juin 1843. L'échange des ratifications a eu lieu à Athènes le 15/27 Juin 1843.)

1843. 20 Mai.

N°. 197. *Convention entre les Pays-Bas et la Belgique, conclue à Anvers, le* 20 *Mai* 1843, *afin de pourvoir à l'exécution des articles* 9 *et* 10 *du traité du* 19 *Avril* 1839 *et du chapitre II, sect. I, II, III et IV du traité du* 5 *Novembre* 1842.

(Journal Officiel 1843, n°. 45.)

S. M. le Roi des Pays-Bas, d'une part, et S. M. le Roi des Belges, d'autre part, voulant pourvoir à l'exécution des dispositions des articles 9 et 10 du traité du 19 Avril 1839, et du chapitre II, sections I, II, III et IV, du traité du 5 Novembre 1842, ont nommé, à cet effet, pour Leurs plénipotentiaires, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas les sieurs:

Conrad Jacques Gerbrand Copes van Hasselt, membre du Conseil d'Etat, Commandeur, etc.;

Iman Boeije, Conseiller d'Etat en service extraordinaire, chargé de la direction des divisions des droits d'entrée et de sortie, accises, navigation etc., au département des Finances, Chevalier, etc.;

Henri van de Velde, référendaire au département de la Marine, Chevalier, etc.;

Herman Adrien van Karnebeck, Capitaine de frégate, Aide de Camp du Roi, Chevalier, etc., et

Kryn Wagtho, membre des Etats Provinciaux de la Zélande et bourgemestre de la ville de Tholen;

auxquels à été adjoint comme secrétaire le sieur Corneille le Clercq, référendaire au département des Affaires Etrangères;

Et S. M. le Roi des Belges, les sieurs:

Henri de Brouckere, Gouverneur de la province d'Anvers, membre de la Chambre des Représentants, Chevalier, etc.;

Pierre Olivier Joseph Lespirt, Inspecteur d'arrondissement des contributions directes, cadastre, douanes et accises;

Jean François Joseph Cateaux Wattel, membre de la Chambre de commerce et du Conseil communal d'Anvers, Chevalier, etc.;

Louis Jacobs, ancien membre du Congrès National, bâtonnier de l'ordre des avocats, et membre du Conseil communal d'Anvers;

Laurent Veydt, membre de la députation permanente du Conseil provincial d'Anvers, Chevalier, etc.;

Henri Joseph Orban, Président de la Chambre de commerce et du Tribunal de commerce de Liége, Chevalier, etc;

Dieudonné Servais Joiris, membre de la Chambre de commerce et du Conseil communal de Liége;

auxquels a été adjoint comme secrétaire le sieur Charles Joseph Edouard de Cuyper, Greffier de la province d'Anvers.

Et les dits plénipotentiaires, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des règlements suivants, qu'ils ont signés en double original, conjointement avec les secrétaires.

 N°. 197.

RÈGLEMENT *pour l'exécution de l'article* 9 *du traité du* 19 *Avril* 1839, *et du chapitre II, section I, du traité du* 5 *Novembre* 1842, *relativement à la navigation de l'Escaut et de ses embouchures.*

Art. 1. Le payement du droit unique sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, fixé par l'article 9, § 3, du traité du 19 Avril 1839, savoir: de *f* 1.12 par tonneau, pour les navires qui, arrivant de la pleine mer, remonteront l'Escaut occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, et de *f* 0.38 par tonneau, des navires qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, descendront l'Escaut occidental pour se rendre dans la pleine mer, se fera à Anvers et à Terneuzen, aux bureaux de l'agent Néerlandais, contre quittance conforme au modèle lettre A, annexé au présent règlement.

Art. 2. Ces bureaux qui seront, autant que possible, situés à proximité des bassins, seront ouverts aux mêmes jours et heures que ceux fixés par l'article 316 de la loi générale du 26 Août 1822 (*Journal Officiel des Pays-Bas*, n°. 38).

Dans les cas extraordinaires ou d'urgence, l'agent ne se refusera pas, hors des jours et heures fixés pour l'ouverture de ses bureaux, à contribuer, en ce qui le regarde, à la prompte expédition des navires.

Art. 3. Le payement se fera en monnaie ayant cours légal dans le pays où il devra avoir lieu, le franc calculé à 47¼ cents des Pays-Bas. Les monnaies inférieures à cinquante centimes de Belgique, ou à vingt cinq cents des Pays-Bas, ne seront toutefois admises que pour solde de fractions au dessous de cette somme.

Art. 4. Le tonnage des navires sera calculé à raison de un mêtre cube et demi, ou une aune cube et demie, mesure des Pays-Bas, conformément au § 2 de l'article 292 de la loi générale du 26 Août 1822, et d'après les instructions du 20 Octobre 1819, n°. 1, modifiées par celles du 21 Février 1823, n°. 173, et du 12 Avril 1825, n°. 40.

Quant au tonnage des bateaux a vapeur, il ne sera calculé que relativement à la partie de leur capacité destinée aux marchandises.

Pour établir cette capacité, on mesurera les parties de la cale destinée au chargement des marchandises, et l'on suivra dans ce mesurage le mode prescrit par les instructions précitées, sauf qu'au lieu du tiers, stipulé dans l'instruction du 21 Février 1823, il ne sera déduit qu'un sixième.

Art. 5. Tous certificats de jaugeage, exprimant le tonnage des navires d'après les principes établis à l'article précédent, et délivrés par l'autorité compétente, en quelque pays que ce soit, seront exhibés aux agents Néerlandais à Anvers ou à Terneuzen, et seront par eux admis pour servir de base à la perception du droit de navigation. Ces certificats ne seront valables que pendant le terme de deux ans, depuis la date de leur délivrance.

Art. 6. Il pourra néanmoins être procédé, contradictoirement avec la partie intéressée, à la vérification du jaugeage du navire, aux frais des dits agents, chaque fois que ceux-ci auront des motifs spéciaux et plausibles pour la requérir dans l'intérêt du trésor Néerlandais.

Dans ces cas, la demande et l'opération seront faites en temps utile et de manière qu'il n'en résulte aucune entrave ni aucun retard, autres que ceux inséparables de l'opération.

Ces vérifications pourront réciproquement, et pour les mêmes motifs, être

demandées par les parties payantes. Elles auront lieu alors aux frais de ces dernières et contradictoirement avec les agents Néerlandais.

Dans tous les cas de désaccord entre les deux experts-vérificateurs, il leur sera adjoint, pour les départager, un tiers expert, à désigner par le sort entre deux personnes présentées à cet effet de part et d'autre.

Les frais résultant de cette contre-expertise seront à la charge de la partie succombante.

Art. 7. La vérification dont il s'agit ne devant occasionner ni entraves ni retards, autres que ceux inséparables de l'opération, et ne pouvant se faire convenablement à Terneuzen, alors surtout que les navires sont chargés, aura lieu pour tous les navires, chargés ou sur lest indistinctement, dans les ports Belges de déchargement ou de chargement.

Les frais de déplacement, comme les frais de jaugeage, sont à la charge de la partie qui aura demandé la vérification. Ces frais seront les uns et les autres calculés d'après le tarif annexé au présent règlement sous la lettre B.

Lorsqu'il s'agira de jauger pour la première fois un navire lancé en Belgique, l'administration des douanes préviendra les agents Néerlandais respectifs, au moins deux jours d'avance, du jour et de l'heure des opérations du jaugeage, pour que ceux-ci puissent en faire reconnaître l'exactitude. Dans ce cas les frais de déplacement seuls seront à la charge de l'agent Néerlandais.

Art. 8. Pour les navires venant de la pleine mer et entrant en Belgique par le canal de Terneuzen, sans être munis de certificats de jaugeage conformes aux stipulations de l'article 5, il sera fourni caution solvable au gré de l'agent, pour une somme proportionnée au montant du droit de navigation, évalué approximativement par le dit agent.

La caution sera déchargée dans le délai d'un mois, moyennant payement sur présentation d'un certificat de jaugeage en due forme, délivré par l'autorité compétente.

Art. 9. Lorsqu'un navire de mer aura péri sur l'Escaut ou à son embouchure, avant d'avoir atteint le territoire de la Belgique ou la pleine mer, et que sa cargaison sera transportée en Belgique par des alléges, ou en mer par un autre navire, on observera, pour la fixation du droit de navigation, les dispositions suivantes: dans le premier cas ce droit sera perçu sur le tonnage des alléges, calculé conformément à l'article 4, et par chaque voyage qu'elles feront; dans le deuxième cas le droit perçu sera restitué, si les marchandises sauvées retournent en Belgique ou sont exportées par un autre navire assujetti au péage; si au contraire elles sont exportées par un navire non assujetti au péage, il n'y aura pas lieu à restitution du droit.

Art. 10. Le droit de navigation de l'Escaut sera payé à ***l'agent des Pays-Bas à Terneuzen***, avant que le navire quitte le lieu, soit pour la pleine mer, soit pour le territoire Belge, sauf le cas prévu à l'article 8; et á ***celui d'Anvers:***

1°. pour les navires venant de la pleine mer, dans le délai d'un mois après leur arrivée ou passage à Anvers;

2°. pour les navires allant à la pleine mer, avant leur départ.

Art. 11. Les navires partis de la Belgique pour la mer, et pour lesquels le droit de navigation aura été payé, ne seront pas sujets une deuxième fois au même droit, ni à la rentrée, ni à la sortie, s'ils rentrent de la

mer par force majeure et retournent dans un port Belge, où la force majeure et l'identité de la cargaison devront être dûment constatées.

Pour les navires rentrant en Belgique par le canal de Terneuzen, il sera fourni caution à la demande de l'agent, jusqu'à ce que les pièces justificatives lui aient été communiquées.

Art. 12. Seront exempts du droit unique stipulé à l'article 1, les navires de guerre, ceux uniquement employés à la pêche, les yachts et les navires d'agrément, ainsi que les bateaux à vapeur servant à la remorque (remorqueurs).

Art. 13. Si le droit avait été mal à propos payé, en tout ou en partie, soit par erreur, soit parce que le navire n'aurait pas pris la route qui l'assujettissait au péage, soit par toute autre circonstance, le porteur de la quittance ne pourra répéter ce qui aurait été indûment perçu, qu'en déans les six mois à dater du payement.

Réciproquement, l'agent ne pourra recouvrer le payement du droit dû, qui n'aurait pas été payé soit par erreur, soit parce que le navire aurait pris une route qui l'assujettissait au péage, soit par toute autre circonstance, qu'en déans les six mois, à dater du jour que le droit aurait du être payé.

Art. 14. Pour faciliter l'exécution de l'article précédent, le gouvernement Belge fera remettre à l'agent Néerlandais à Anvers la liste des navires de mer, qui auront été déclarés en destination de la Belgique ou de la mer, pour autant que ces navires sont soumis au droit unique.

De son côté le gouvernement Néerlandais fera remettre au gouvernement Belge la liste des navires, munis de lettres de mer, ayant fait déclaration aux bureaux de Bath, Sas de Gand et Terneuzen, soit à l'entrée, soit à la sortie des Pays-Bas.

Les administrations de pilotage Néerlandais et Belge à Flessingue se communiqueront réciproquement la liste des navires qu'elles auront pilotés tant à l'entrée qu'à la sortie par mer. Ces diverses communications se feront respectivement de quinzaine en quinzaine.

Art. 15. Il est entendu que, moyennant le droit unique mentionné à l'article 1, il ne pourra, directement ni indirectement, être établi sur la navigation de la pleine mer en Belgique par l'Escaut occidental, et vice-versa, d'autres droits, péages ou indemnités quelconques, sous quelque titre que ce soit, sauf ce qui est réglé pour le pilotage et les fanaux.

Art. 16. Pour les bâtiments soumis au droit de navigation, il ne pourra être délivré aucun document à la sortie, ni acte effectif ou négatif de décompte, qu'après qu'il aura été justifié du payement de ce droit.

Les navires munis de lettres de mer, qui se déclareront à la sortie par les eaux intérieures des Pays-Bas, devront fournir caution du droit à la descente. Cette caution sera déchargée du moment que leur entrée par Bath aura été constatée.

Art. 17. Tout capitaine d'un navire assujetti au droit de navigation, venant de la Belgique pour se rendre à la pleine mer, devra être muni de la quittance de payement à la descente, ou de la preuve du cautionnement du dit droit, pour être exhibée par lui au pilote chargé de le conduire en mer, lequel devra faire connaître à son administration la nature, la date et le numéro du document exhibé.

A défaut de cette exhibition, le navire pourra être retenu en rade de Flessingue, de Rammekens ou de Terneuzen, jusqu'à ce qu'il soit justifié du payement ou du cautionnement.

Il est défendu aux pilotes, à quelque administration qu'ils appartiennent, et ce sous peine d'être personnellement responsables du montant du droit non payé, qui sera retenu sur leur salaire, de prêter leurs services pour conduire en mer un navire non muni de la quittance susmentionnée ou de la preuve du cautionnement fourni.

Art. 18. Tout navire, venant de la pleine mer pour se rendre en Belgique, ou venant de la Belgique pour se rendre à la mer, pourra, si les vents, les glaces ou d'autres circonstances l'exigent, stationner librement dans toutes les eaux de l'Escaut occidental et de ses embouchures.

Art. 19. Les navires se rendant de la pleine mer en Belgique, et vice-versa, ne seront assujettis à aucune formalité par rapport aux douanes Néerlandaises, durant le trajet de l'Escaut occidental et de ses embouchures, ou pendant le temps qu'ils y séjourneront.

La surveillance contre la fraude pourra être exercée par le gouvernement des Pays-Bas, tant sur les rives qu'au moyen d'embarcations sur le fleuve même.

Si, après une expérience de deux années, l'insuffisance de ces moyens était démontrée, les deux gouvernements s'entendraient pour aviser, d'un commun accord, à un mode de surveillance plus efficace, par l'adoption d'autres mesures les plus propres à mettre cette surveillance en harmonie avec les intérêts de la navigation, laquelle ne pourra, dans aucun cas, être exposée, de ce chef, à des entraves, frais ou retards.

Art. 20. Les navires, allant de la Belgique à la mer par le canal de Terneuzen et l'Escaut occidental, et vice-versa, seront exempts de toute visite et formalité de la douane Néerlandaise, à leur entrée, à leur sortie et pendant le parcours du canal de Terneuzen, sauf l'apposition des plombs ou scellés aux écoutilles et aux autres issues, ou la mise à bord de gardiens, dont le nombre ne dépassera pas celui de deux.

Les gardiens participeront au feu, à la lumière et à la nourriture de l'équipage, mais il leur est défendu de recevoir aucune rétribution, indemnité ou salaire des capitaines.

Art. 21. Il est interdit aux navires, venant de la mer pour se rendre en Belgique et vice versa, de communiquer directement ou indirectement avec les côtes et rives, par d'autres endroits que ceux déterminés par le gouvernement des Pays-Bas, pour prendre charge ou décharger.

Toutefois il sera loisible aux capitaines de se munir à terre des provisions dont ils auraient besoin pour l'usage de l'équipage ou du navire, et de s'y rendre pour demander ou recevoir des ordres, pourvu que le navire reste éloigné des côtes et rives, et que, dans ces cas, les communications ne se fassent qu'au moyen de chaloupes, soit à Flessingue, soit aux autres lieux désignés à cet effet par le gouvernement des Pays-Bas.

Le gouvernement des Pays-Bas fera connaître au gouvernement Belge, dans le mois de l'échange des ratifications du présent règlement, les autres ports et endroits qu'il aura déterminés pour les communications prévues par cet article; si plus tard il jugeait convenable de faire à cet égard des changements, il en informerait le gouvernement Belge au moins un mois d'avance.

Art. 22. Toute communication avec les côtes ou rives non autorisée, ou dans des endroits non désignés, et hors les cas de force majeure, sera punie d'une amende à la charge du capitaine du navire.

Cette amende sera de 50 à 100 florins, si la communication a eu lieu direc-

tement par le navire, et de 10 à 25 florins, si elle s'est faite au moyen de chaloupes ou autres embarcations.

Art. 23. Lorsque, pour cause d'avarie ou autre circonstance extraordinaire, un capitaine sera obligé de transborder des marchandises sur le fleuve ou à son embouchure, ou d'en décharger sur les rives et côtes, ces marchandises seront exemptes de tous droits d'entrée, de sortie ou de transit, pourvu que le capitaine se soit adressé préalablement aux employés des douanes les plus voisins ou, à leur defaut, à l'autorité locale la plus voisine, et qu'il se soumette aux mesures que ces employés ou ces autorités jugeront nécessaires pour prévenir l'importation clandestine d'une partie de la cargaison.

Les mesures que le capitaine aurait prises de son chef, sans en avoir préalablement averti les employés, ou, en leur absence ou à leur défaut, l'autorité locale, et sans attendre leur intervention, ne seront excusables qu'autant qu'il prouvera d'une manière incontestable que le salut du bâtiment ou de la cargaison en a dépendu.

Les marchandises déchargées quitteront le territoire des Pays-Bas, soit après avoir été rechargées dans le même navire d'où elles ont été retirées, soit au moyen d'alléges.

Art. 24. Toutes importations ou exportations de denrées et marchandises, par les rives et côtes de l'Escaut occidental ou de ses embouchures, ainsi que tous allégements ou transbordements de denrées et marchandises, pratiquées sur l'Escaut occidental ou ses embouchures, sans que l'autorisation ait été obtenue, ou que les formalités, requises par l'article précédent, aient été observées, seront punis des peines prononcées par la législation des Pays-Bas, en matière de droits d'entrée, de sortie et d'accises.

Le capitaine ne pourra pas, dans ces cas, invoquer la liberté de la navigation de l'Escaut, pour mettre, soit sa personne, soit les denrées ou marchandises, qu'il aurait importées, exportées, transbordées ou déchargées frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui de la part des employés des douanes, sans cependant qu'il puisse y avoir lieu à saisir, pour cause d'un pareil fait, le reste du chargement, qui n'aurait pas été l'objet de cette fraude, non plus que le navire, s'il n'a pas servi directement à l'importation ou à l'exportation frauduleuse, ni en général à sévir contre le capitaine d'une manière plus rigoureuse que ne l'ordonnent les lois générales en vigueur.

Art. 25. Toute tentative d'importation ou d'exportation frauduleuse par les rives et côtes de l'Escaut occidental et de ses embouchures, qui aura été manifestée par des actes extérieurs et suivie d'un commencement d'exécution, si elle n'a été suspendue ou n'a manqué son effet que par des circonstances fortuites ou indépendantes de la volonté de l'auteur, est considérée et punie comme l'importation ou l'exportation frauduleuse même.

Art. 26. Les navires venant de la Belgique par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, qui, après avoir mis en mer, seraient forcés, par suite de vents contraires ou par toute autre cause de force majeure, de rentrer en rade de Flessingue, Rammekens ou Terneuzen, sans avoir touché un autre port, seront affranchis de toutes formalités, par rapport aux douanes Néerlandaises, autres que celle d'une déclaration indiquant les motifs de la rentrée. Cette déclaration devra se faire en déans les vingt-quatre heures aux bureaux de Flessingue ou de Terneuzen. Faute de faire cette déclaration et de justifier, s'ils en sont requis, des motifs de la rentrée, les capitaines seront passibles des peines comminées par la législation des Pays-Bas contre ceux qui entrent en relâche forcée sans remplir les formalités prescrites par la loi.

Art. 27. Les navires arrivant de la mer et venant stationner en rade de Flessingue ou de Rammekens, pour y recevoir des ordres, ne seront assujettis, pendant le délai de trois fois vingt-quatre heures, à aucune formalité par rapport aux douanes. Si, en déans ce délai, ils n'ont pas continué leur route par l'Escaut vers la Belgique, ils devront remplir les formalités prescrites par la loi à l'égard des navires entrant en relache forcée dans les ports des Pays-Bas.

Art. 28. Les navires venant de la pleine mer pour se rendre en Belgique, et vice-versa, seront admis dans le port de Flessingue, en cas de relache forcée, soit pour hiverner, soit pour y opérer un déchargement partiel ou total pour cause de force majeure.

Ils y jouiront de toute la protection et de tous les avantages qui sont assurés, par la législation en vigueur dans les Pays-Bas, aux bâtiments de toutes les autres nations, en se soumettant aux mesures de précaution contre la fraude, prescrites par la même législation.

Il est expressément entendu que le séjour dans ce port ne donnera lieu à aucun droit d'entrée, de sortie ou de transit.

Art. 29. Les navires chargés de poudre à canon arboreront un pavillon rouge pour indiquer la nature de leur cargaison; ils resteront, autant que faire se pourra, éloignés des côtes et rives, et ne pourront, sans autorisation, mouiller devant les villes, villages ou forts, situés sur les rives de l'Escaut ou de son embouchure, le tout sous peine d'une amende de 50 à 150 florins.

Les dispositions qui précèdent ne seront pas applicables aux navires qui n'auront à bord que les provisions ordinaires de poudre à canon pour leur usage particulier.

Art. 30. Le capitaine sera, dans tous les cas, responsable des amendes encourues pour contravention au présent règlement, par les gens de son équipage, sauf son recours contre ceux qui, par leurs faits ou omissions, y auront donné lieu.

Art. 31. Si, pour cause de contravention aux dispositions du présent règlement, il y a lieu à saisie de marchandises, denrées, navire, chaloupe ou autres embarcations, il sera accordé, sans retard, mainlevée à la demande de la partie saisie, moyennant bonne et valable caution pour la valeur des objets saisis, et élection de domicile dans le Royaume des Pays-Bas.

Cette caution sera convenue entre l'employé le plus élevé en grade dans l'endroit où la saisie aura été pratiquée, et celui à charge de qui elle a été faite.

Si les contraventions n'entrainent qu'une amende, le contrevenant obtiendra de continuer immédiatement sa route, en donnant caution pour le montant de l'amende et en faisant élection de domicile.

Art. 32. Toutes contestations au sujet du droit à percevoir sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, des navires allant de la pleine mer en Belgique, ou vice-versa, seront décidées en dernier ressort par des arbitres, sans qu'il puisse y avoir lieu à opposition, appel, pourvoi en cassation, ou requête civile contre le jugement arbitral.

Art. 33. Les arbitres sont nommés, l'un par l'agent chargé de la perception du droit de navigation, l'autre par la partie qui refuse le payement du droit réclamé, ou qui en demande la restitution.

En cas de refus de l'une des parties de nommer son arbitre, il est nommé d'office par le président du tribunal de première instance ci-après indiqué.

En cas de partage, les arbitres nomment un sur-arbitre, s'il n'est nommé par le compromis; si les arbitres sont discordants sur le choix, le sur-arbitre est nommé à la requête de la partie la plus diligente, par le président du tribunal de première instance, dans le ressort duquel est situé le bureau de perception.

Art. 34. La nomination des arbitres peut se faire par acte notarié, ou sous signature privée, ou par procès-verbal devant les arbitres choisis.

L'acte de nomination des arbitres désignera, à peine de nullité, les objets en litige et les noms des arbitres.

Art. 35. Le siége du tribunal arbitral est dans la localité où est établi l'agent de la perception avec lequel la contestation est engagée.

Relativement aux contestations dont il s'agit, le gouvernement Néerlandais est représenté par l'agent de la perception et choisit domicile à son bureau.

Art. 36. La procédure est instruite sommairement; les parties remettent leurs pièces ou mémoires aux arbitres sans aucune formalité de justice; la partie en retard de remettre les pièces et mémoires est sommée de le faire en déans les huit jours.

Art. 37. Le jugement arbitral est motivé; il est déposé, en déans les huit jours de sa date, au greffe du tribunal civil sus-indiqué; il est rendu exécutoire sans aucune modification et transcrit sur les registres, en vertu d'une ordonnance du président du tribunal.

L'opposition à l'ordonnance d'exécution, et la demande de nullité de l'acte qualifié jugement arbitral, pourront avoir lieu dans les cas et dans les formes tracés par les lois du pays où l'ordonnance aura été rendue.

Art. 38. Les navires pourront, même en cas de contestation, continuer leur voyage, sans retards ou entraves, pourvu qu'il soit fait élection de domicile dans la localité où est établi le bureau de perception, et qu'il soit fourni, contradictoirement avec l'agent, caution solvable ou suffisante pour le payement du droit.

Art. 39. En ce qui regarde la nomination, l'acceptation, la récusation et la révocation des arbitres, les délais, formalités, frais et autres conditions de l'arbitrage, on suivra les lois sur la matière, respectivement en vigueur dans le pays où le jugement arbitral sera rendu, pour autant qu'il n'y ait pas été pourvu ou dérogé par les dispositions qui précèdent.

Art. 40. Les dispositions du présent règlement ne seront applicables qu'aux navires venant de la mer pour se rendre en Belgique, ou vice-versa, et ne concerneront que la partie de l'Escaut occidental dont les rives appartiennent au gouvernement des Pays-Bas.

Anvers, le 20 Mai 1843.

(Suivent les signatures.)

Annexe A.

NAVIGATION SUR L'ESCAUT ET SES EMBOUCHURES.

Quittance Nº.

Reçu pour le navire . . . .
capitaine . . . .
mesurant . . . . tonneaux,
suivant certificat de jauge nº. . . .
allant à la mer
venant de la mer
la somme de

Fr.

. . . . . le . . . . . . 1800 . . .

L'Agent, chargé de la perception du droit sur la Navigation de l'Escaut,

(N.)

Vu, pour être annexé au Règlement de l'Escaut.

(*Suivent les signatures.*)

Annexe B.

TARIF des frais de vacation et de déplacement, pour la vérification du jaugeage des navires, assujettis au droit de navigation, stipulé au § 3 de l'article 9 du traité du 19 Avril 1839.

Vacation pour la vérification du jaugeage:

pour chaque expert . . . . *f* 1.00 (fr. 2.12).

Vacation pour les contre-vérifications, en cas de désaccord entre les deux experts-vérificateurs:

pour chaque expert . . . . *f* 1.00 (fr. 2.12).

Frais de déplacement pour chaque expert, pour la distance entre la résidence des agents Néerlandais et les ports de chargement où le jaugeage sera effectué:

par lieue et pour chaque expert . *f* 0.48 (1 fr.).

pour le retour . . . . *f* 0.48 (1 fr.).

Vu, pour être annexé au Règlement de l'Escaut.

(*Suivent les signatures.*)

RÈGLEMENT *pour l'exécution de l'article* 9 *du traité du* 19 *Avril* 1839, *et du chapitre* II, *section* II, *du traité du* 5 *Novembre* 1842, *relativement au pilotage et à la surveillance commune.*

CHAPITRE I.

De l'établissement et de l'administration des services de pilotage.

Art. 1. Il sera au choix de tout navire, se rendant de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer, par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, de prendre un pilote Néerlandais ou Belge, et il sera loisible, d'après cela, aux deux pays, d'établir dans tout le cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage qui seront jugés nécessaires pour fournir les pilotes.

Les deux gouvernements se procureront réciproquement toutes les facilités convenables, pour l'établissement sûr et commode de ces services.

Art. 2. Sans préjudice aux droits des deux gouvernements, résultant de l'article 9, § 2, du traité du 19 Avril 1839, le gouvernement Belge pourra établir une administration de pilotage à Flessingue, et en détacher à Terneuzen tel nombre de pilotes que les besoins de cette station lui paraîtront réclamer, pour les navires allant de la mer à Anvers ou à Gand, et vice-versa.

De son côté, le gouvernement des Pays-Bas pourra établir une station de pilotes à Anvers, pour le service des navires à la descente.

Ces établissements seront légalement reconnus par les gouvernements respectifs, qui leur accorderont aide et protection.

Art. 3. Celui des deux pays qui établira de nouveaux services de pilotage, dans le cours de l'Escaut ou à son embouchure, en fera la notification à l'autre pays, par l'intermédiaire des commissaires chargés de la surveillance commune. Il lui donnera, en même temps, connaissance de tout ce qui pourra faire reconnaître et respecter les bateaux et les pilotes employés à ces services, et notamment des marques distinctives mentionnées aux articles 7 et 10.

Art. 4. Chacun des deux gouvernements aura la faculté d'admettre au pilotage de l'Escaut et de ses bouques, des pilotes de ses stations non situées sur ce fleuve, après qu'ils auront satisfait à ce qui est prescrit par l'article 5. Dans ce cas, ces pilotes seront aussi brevetés comme pilotes de l'Escaut.

Les gouvernements se communiqueront réciproquement, de la manière indiquée à l'article 3, ces admissions et le signe adopté pour indiquer les bâtiments qui seront pourvus de semblables pilotes, comme aussi la marque distinctive des pilotes eux mêmes.

Art. 5. Les pilotes, soit de mer, soit de rivière, pour pouvoir être admis, par l'une ou l'autre des deux administrations, au pilotage de l'Escaut et de ses bouques, devront remplir les conditions d'admission exigées par les règlements en vigueur dans le pays auquel appartiendra l'administration.

Art. 6. Tout pilote, avant d'entrer en fonctions, devra s'engager par serment à se conformer strictement, dans son service, aux obligations qui lui sont imposées par le présent règlement, et à se conduire en bon, digne, honnête, et fidèle pilote.

Il sera fait mention sur le brevet, de la prestation de ce serment.

Art. 7. Pour être reconnus en leur qualité, les pilotes porteront une marque distinctive; la forme, les dimensions et les accessoires en seront déterminés par les règlements de chaque pays.

Les pilotes, dans l'exercice de leurs fonctions, seront tenus de porter cette marque d'une manière ostensible, et d'être munis de leur brevet, ainsi que des extraits des règlements sur le service du pilotage.

Art. 8. Il est laissé à la prudence de chaque administration d'arrêter telles dispositions qu'elle jugera convenables, quant à la faculté de piloter de nuit, en observant toutefois ce qui est prescrit au chapitre IV concernant le service sanitaire.

Art. 9. Les administrations respectives veilleront scrupuleusement à ce que les pilotes et autres individus attachés à leur service et chargés de piloter, ne s'abandonnent point à l'abus des liqueurs spiritueuses, mais surtout à ce qu'ils ne se permettent pas, étant en état d'ivresse, d'entreprendre le pilotage d'un bâtiment. Elles puniront rigoureusement les délinquants des peines prononcées par les règlements pour ces cas.

Art. 10. Les bateaux-pilotes porteront dans la partie supérieure de leur grande voile, sur les deux côtés au-dessus de la bande du premier ris, le nom du lieu de leur station, visiblement peint en lettres noires, de quatre décimètres de hauteur, ou, si la voile n'a pas assez de largeur, seulement la lettre initiale de ce nom, plus le numéro donné au bateau.

Ce signalement sera répété sur l'arrière du bateau, et devra être repeint chaque année.

Les bateaux-pilotes arboreront, au haut de leur mat, un pavillon de quatre lès ordinaires de large, et de trois mètres vingt centimètres de long, dans lequel sera cousu le même numéro, afin d'indiquer à quelle nation ils appartiennent. Ce pavillon sera bleu avec un numéro blanc pour les bateaux-pilotes Néerlandais, et rouge avec un numéro blanc pour les bateaux-pilotes Belges.

Ces bateaux pourront en outre arborer leur pavillon national.

Art. 11. Les bateaux, canots et autres embarcations, servant uniquement à l'exploitation du pilotage, portant enseigne et légalement reconnus comme tels, seront exempts de tous droits de port, quai et autres quelconques, imposés sur la navigation dans les deux pays.

Ces mêmes embarcations pourront monter et descendre la rivière de nuit comme de jour.

Art. 12. Les deux administrations de pilotage auront la faculté d'introduire en franchise de tous droits de douane et autres, dans leurs stations respectives, les cordages, voilures, avirons, cables, chaines, ancres et autres objets de ce genre, appartenant au matériel du service de pilotage, pourvu que l'importation se fasse par des bateaux de ce service, et que le déchargement soit justifié au moyen d'un certificat du chef de l'administration locale du pilotage, énonçant la nature et la quantité des objets importés. Ce certificat sera, avant le déchargement, présenté aux employés des douanes, qui y apposeront leur visa, après en avoir reconnu l'exactitude.

Les objets ainsi introduits sur le territoire de l'un ou l'autre des deux pays, seront déposés dans un local séparé; il en sera fait un inventaire sur lequel les mutations seront exactement annotées, de telle sorte que l'existant en magasin puisse toujours être reconnu par les employés

des douanes qui, sur un ordre écrit de l'employé supérieur du lieu, se présenteront pour en faire le recensement.

Art. 13. Il sera tenu dans les bureaux des deux pilotages, un registre, où les capitaines pourront inscrire les plaintes qu'ils se croiront en droit de faire contre les pilotes.

Les capitaines pourront aussi adresser leurs plaintes, par écrit, au chef de service du pilotage, qui les fera annexer au registre; il en sera donné connaissance aux pilotes inculpés, pour qu'ils puissent se justifier et, au besoin, inscrire ou faire annexer leur défense au même registre.

Art. 14. Chacun des deux pays pourra prendre, à l'égard de son pilotage, telles dispositions particulières qu'il jugera utiles dans l'intérêt du service et de la navigation, pour autant qu'elles ne dérogent pas au présent règlement, et qu'elles ne constituent ni faveur ni immunités, de nature à faire accorder la préférence à l'un des deux pilotages.

CHAPITRE II.

Des devoirs des pilotes et des obligations des capitaines.

Art. 15. Les pilotes des deux nations se comporteront avec convenance, les uns envers les autres, dans l'exercice de leurs fonctions; ils éviteront soigneusement toute occasion de collision et tout sujet de plaintes mutuelles. Il leur est recommandé de se porter mutuellement, le cas échéant, secours, aide et assistance.

Art. 16. Le signal d'appel d'un pilote sera, pour les bâtiments de l'Etat, le pavillon destiné à cet effet. Les bâtiments marchands, non pourvus de ce pavillon, hisseront leur pavillon national au tenon du mât de misaine, s'ils ont plus d'un mât, et au grand tenon, s'ils n'ont qu'un mât.

Les capitaines, pendant leur séjour en rade, ont la faculté d'adopter, de commun accord avec le chef des pilotes, un signal d'appel à convenir pour le bateau pilote.

Art. 17. Aucun pilote ne montera à bord d'un navire pour le piloter, avant d'y avoir été engagé par le capitaine ou patron. Lorsque des pilotes des deux nations se présenteront en même temps pour offrir leurs services, ils attendront, avant de passer sur le navire, que le capitaine ou patron ait fait son choix entre eux.

Art. 18. Aussitôt que le pilote sera à bord d'un navire, il fera amener le pavillon d'appel, pour faire connaître que le bâtiment est déjà pourvu d'un pilote; faute de quoi il sera opéré, sur son salaire, une retenue de six florins (douze francs 70 centimes), au profit de chaque pilote qui se sera présenté pour conduire le navire.

Art. 19. Les pilotes seront tenus, en arrivant à bord, de faire constater, d'accord avec le capitaine, la hauteur où se trouve le navire. Ils s'informeront de son tirant d'eau, de sa marche, de la longueur des semelles de dérive, s'il en a, ainsi que de ses qualités et défauts, afin de pouvoir se régler en conséquence pour la manoeuvre. Ils ne pourront jamais s'excuser d'avoir ignoré ces particularités.

Si les capitaines ne donnent pas ces indications avec la précision nécessaire, il seront responsables des conséquences qui en résulteront.

Art. 20. Il est expressément enjoint aux pilotes de se servir, autant que de besoin, de la sonde, ou de veiller à ce qu'on en fasse usage, lorsqu'ils sont chargés de piloter des navires. Tout pilote qui n'aura pas observé

cette mesure de précaution, et qui, par là, ou par quelqu'autre négligence, aura occasionné quelque accident ou avarie au navire, pourra être poursuivi devant les tribunaux.

Dans tous les cas d'avaries graves, arrivées au bâtiment par la faute du pilote, il ne lui sera alloué aucun salaire; l'administration en fera la restitution, si le droit de pilotage avait été payé à l'avance. Elle pourra également restituer la portion de ce droit qui lui revient.

Il en sera de même dans les cas prévus à l'article 28.

Art. 21. Il est interdit aux pilotes de former aucune association, soit pour naviguer à bénéfice commun, soit pour partager le salaire de pilotage, acquis par l'équipage d'un bateau, avec celui d'un autre bateau.

Toutefois, lorsque des bateaux-pilotes des deux nations, se trouvant ensemble en mer, ,dans les bouques ou dans la rivière, rencontreront ou découvriront des navires en détresse ou ayant besoin de secours, les pilotes auront la faculté de leur prêter, concurremment, aide et assistance: au besoin ils s'entendront pour déterminer lesquels des bateaux-pilotes resteront sur les lieux, pour donner les secours ultérieurs.

Les salaires qui leur en reviendront, comme aussi les salaires acquis, pendant cette circonstance, par ceux des bateaux susmentionnés qui auront été désignés pour servir d'autres bâtiments se trouvant en mer, pourront être partagés d'une maniere égale entre les équipages de ces divers bateaux, en raison du nombre d'hommes dont ils seront composés.

Art. 22. Tout pilote conduisant un navire aura soin, dès qu'il sera en vue de la station où il doit être relevé par un autre pilote, de faire arborer le pavillon d'appel, ainsi qu'il est prescrit à l'article 16, afin que le pilote de tour se prépare et n'occasionne aucun retard au navire.

Le pilote fera la manoeuvre convenable pour faciliter l'arrivée à bord de celui qui doit le relever.

Art. 23. Le pilote ne permettra pas qu'il soit mis du lest, des cendres ou des résidus de houille sur le pont, ou à portée d'être jetés à l'eau. Il s'opposera formellement à ce qu'il en soit versé dans les passes, rades, ports ou dans la rivière, et s'il s'aperçoit que, malgré sa défense, il en a été jeté à l'eau, il en rendra compte, aussitôt que possible, au chef de l'administration à laquelle il appartient.

Les pilotes qui négligeraient de faire immédiatement rapport de cette contravention, seront punis, selon l'exigence du cas.

Les capitaines délinquants seront punis d'une amende de 23 florins 60 cents, ou 50 francs.

Il est défendu, sous la même peine, à tout capitaine de navire, d'embarquer dans le cours du fleuve du sable ou toute autre matière servant de lest, et d'augmenter ainsi le tirant d'eau de son bâtiment.

Art. 24. Il est expressément enjoint aux pilotes de porter secours, par tous les moyens possibles, aux navires en détresse ou en danger, en observant toutefois ce qui est prescrit à l'article 25. Il leur est défendu de faire au préalable, pour cet objet, aucune stipulation de salaire, ou d'exiger aucune promesse, lesquelles, en tout cas, seront nulles.

Néanmoins une récompense extraordinaire est due par le capitaine du navire aux pilotes et à leurs aides, qui auront sauvé d'un péril imminent, à l'aide d'un ou de plusieurs bateaux pilotes, un navire démâté, privé de son gouvernail ou de ses ancres, ou ayant d'autres avaries graves.

Cette récompense, toujours proportionnée aux travaux qu'ils auront faits

et aux dangers qu'ils auront courus, sera, autant que possible, réglée de gré à gré, entre les parties intéressées, par l'intervention de l'administration à laquelle appartiennent les pilotes, et par les commissaires permanents, dans le cas de concours des pilotes des deux pays.

Les capitaines ayant besoin de secours ne pourront refuser les pilotes de l'une ou l'autre des deux nations, qui se seront présentés les premiers pour les secourir.

Art. 25. Il est sévèrement interdit à tous pilotes, pêcheurs ou autres marins, de monter, sous quelque prétexte que ce soit, à bord d'un navire, même en détresse, à moins d'y être autorisés par le capitaine ou par les gens de l'équipage qui seraient restés à bord.

Les susdits pilotes, pêcheurs ou autres marins se garderont surtout de mettre la main aux mâts, cordages ou autres agrès, et de s'arroger aucune autorité, quand même le bâtiment serait échoué ou rempli d'eau, sans en avoir obtenu l'autorisation expresse du capitaine ou des gens de l'équipage restés à bord. Sans cette autorisation, les pilotes ou autres individus appelés ne pourront se permettre de démonter les écoutilles, de débarquer et transporter des objets qui se trouvent à bord.

Art. 26. Tout pilote sera tenu de demander aux capitaines ou commandants des navires qui arrivent, s'ils ont de la poudre à canon à bord, et en quelle quantité; il en fera immédiatement rapport, s'il y a lieu, au capitaine du port de destination, sans préjudice des obligations imposées par les lois sur le transport des poudres à tirer.

Les pilotes seront tenus, en outre, d'avertir les capitaines qu'avant d'entrer en rivière ou en rade, ils aient à faire ôter la charge à boulets ou autres projectiles des bouches à feu, dont leurs bâtiments pourraient être armés.

Art. 27. Il ne pourra passer à bord d'un navire qu'un seul pilote, à moins que, pour plus de sûreté, le capitaine n'en demande expressément un second, pour lequel il ne sera dû que la moitié du droit de pilotage. La demande du capitaine devra être constatée par écrit.

Art. 28. Sous peine d'encourir la retenue prévue à l'article 20, et sans préjudice des peines à leur infliger par les tribunaux compétents, les pilotes ne pourront quitter le navire qu'ils conduisent, sans le consentement du capitaine, avant qu'il soit en sûreté là où ils sont obligés de le conduire.

Il leur est de même interdit d'abandonner les navires allant à la mer, avant qu'ils soient au-delà des dangers ou des dernières bouées.

Les capitaines, de leur côté, ne peuvent retenir les pilotes au delà du passage des dangers, ainsi qu'au-delà de l'endroit où ceux-ci doivent les conduire.

Art. 29. Lorsqu'un pilote, à bord d'un navire destiné pour la Belgique, ne sera plus qu'à une lieue (de vingt au dégré) de distance de la dernière bouée de la passe de l'Escaut occidental, par laquelle il veut entrer, il fera arborer à ce navire son pavillon national, mais non au haut du mât, où s'arbore le signal d'appel d'un pilote.

De même au passage de chaque station de pilotage de l'un ou de l'autre pays, tant à la remonte qu'à la descente de la rivière, le navire devra arborer son pavillon national.

Les capitaines auront à se conformer à ces dispositions.

Art. 30. Tout pilote, conduisant un navire venant de la mer, sera tenu,

si le capitaine lui en fait la demande, de le conduire directement en rade de Rammekens.

De même les navires à la descente qui voudront aller stationner, soit en rade de Flessingue, soit à Rammekens pour y attendre un vent favorable à la sortie, y seront conduits directement par les pilotes de rivière.

Dans l'un comme dans l'autre cas de conduite directe du navire en rade de Rammekens, il n'y aura pas lieu à augmentation de droits.

Art. 31. Les capitaines et leurs équipages doivent traiter les pilotes avec égards. Pendant leur séjour à bord, les capitaines seront tenus de leur fournir gratis la nourriture nécessaire et de pourvoir à leur logement. Ils s'abstiendront particulièrement de les entraver dans l'exercice de leurs fonctions; si cependant les capitaines agissent contrairement aux indications du pilote, et que celui-ci déclare, en présence de l'équipage, qu'il ne répond plus de la sûreté du navire, ils seront, dès ce moment, responsables de tous accidents quelconques. A son retour, le pilote en fera rapport au chef du pilotage de sa station.

Art. 32. Les capitaines, à l'entrée comme à la sortie, seront tenus de remplir et de signer le certificat que leur présentera le pilote, constatant qu'ils ont été dûment pilotés. Ce certificat sera conforme au modèle arrêté par les règlements du pays auquel appartient le pilote.

Si le bâtiment a été mal piloté, ou s'il a touché, le capitaine devra en faire mention sur le certificat.

Art. 33. Les pilotes sont obligés de veiller à ce que, autant que faire se pourra, les ancres abandonnées soient convenablement garnies de bouées et d'orins.

Immédiatement après leur retour, ils feront rapport de cet abandon à leur administration, qui en donnera, s'il y a lieu, connaissance à l'administration du pays dans les eaux duquel se trouvent les ancres. Cette administration se chargera de faire lever ces ancres, si les intéressés, ou les personnes à ce commises par eux, ne l'ont pas fait dans les quinze jours; même après ce delai, les intéressés pourront encore faire lever leurs ancres aussi longtemps que l'administration du pilotage ne se sera pas mise en devoir de le faire.

Si des ancres non réclamées par les ayants-droit sont accidentellement levées dans les eaux Néerlandaises par des pilotes Belges, ceux-ci seront obligés de les délivrer à l'administration maritime des Pays-Bas, pourvu qu'il soit reconnu que ces ancres proviennent d'elle, et, dans le cas contraire, aux fonctionnaires Néerlandais de l'administration de sauvetage des épaves. Dans l'un et l'autre cas, les dits pilotes obtiendront la récompense à laquelle ils ont droit.

Réciproquement, si des pilotes Néerlandais ont accidentellement levé des ancres non réclamées par les ayants-droit, dans les eaux de la Belgique, ils en feront la délivrance à l'autorité compétente de ce pays, contre la récompense fixée à cet effet.

Art. 34. Les administrations des deux pays veilleront à ce que les pilotes sondent de temps à autre les passes de l'Escaut et de son embouchure, pour se tenir exactement au courant des variations des profondeurs, ainsi que de la configuration des bancs. Cette opération devra surtout avoir lieu après de grandes tempêtes et à la suite des grandes marées de l'équinoxe.

De même les pilotes porteront leur attention sur les bouées et balises,

et dans le cas où ils remarqueront que les passes sont changées, ou que des bouées ou balises ont disparu ou sont mal placées, ils en donneront connaissance immédiate aux employés supérieurs de la station à laquelle ils appartiennent.

Les pilotes seront également chargés d'observer les feux des côtes et autres, et de porter à la connaissance de leurs supérieurs le résultat de leurs observations.

CHAPITRE III.

Du payement des droits de pilotage, de séjour et autres.

Art. 35. Tout capitaine ou patron de navire, se rendant de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer, par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, ne se trouvant pas dans les cas exceptionnels prévus par l'article 48, sera tenu de prendre un pilote de l'un ou de l'autre des deux pays, sous peine de répondre de toutes les conséquences de son refus. S'il ne prend pas un pilote qu'il a été à même de se procurer, il n'en sera pas moins tenu au payement des droits établis par le tarif, lesquels seront partagés, par moitié, entre les administrations des deux pilotages.

La même disposition s'appliquera au cas où un capitaine, après avoir refusé le pilote qui se présentait à lui, pour faire choix d'un pilote de l'autre nation, n'aura pas trouvé de pilote de cette dernière nation.

Tous navires entrant dans l'Escaut et n'ayant pas une destination déterminée et définitive pour un port Néerlandais, seront censés se rendre en Belgique.

Art. 36. Le droit de pilotage, sauf les cas exceptionnels prévus au présent règlement, sera payé conformément au tarif annexé au présent règlement, en raison du tirant d'eau des navires, et d'après les saisons d'hiver et d'été.

La saison d'hiver commence au 1er Octobre et celle d'été au 1er Avril, de manière que le pilotage d'été sera payé pour une course commencée avant le 1er Octobre, et celui d'hiver pour une course entreprise avant le 1er Avril.

Les bâtiments qui, se trouvant dans la *Manche* ou dans le *Pas de Calais*, prendront un pilote, pour être conduits aux stations de l'Escaut de l'un ou de l'autre pilotage, auront à payer moitié en sus du droit de pilotage ordinaire de la mer à Flessingue, plus 30 florins ou 63 francs 50 centimes, quel que soit le tirant d'eau du navire.

Les droits de pilotage seront les mêmes pour les navires de toutes les nations.

Art. 37. Le tirant d'eau, d'après lequel se règlera le droit de pilotage, sera constaté aux stations respectives d'Anvers, tant pour les navires partant de là pour la mer, que pour ceux qui viennent de la mer en destination de ce port.

Le tirant d'eau des bâtiments destinés pour Gand sera pris aux stations de Terneuzen; quant à ceux qui seront destinés pour un port Belge en amont d'Anvers, ou qui en viendront, ce tirant d'eau sera constaté à leur passage devant Anvers.

Cette opération se fera, dans ces divers lieux, en présence du capitaine ou de son second, et par un mesureur préposé à cette fin par l'administration du pilotage auquel appartient le pilote. Elle aura lieu, autant que faire se pourra, dans une eau tranquille, et il sera payé de ce chef un droit de 25 cents (53 centimes) par navire.

Les administrations de pilotage des stations de mer se rapporteront réciproquement à la déclaration que leur fourniront les pilotes de rivière, quant au tirant d'eau constaté à Anvers ou à Terneuzen, des navires destinés pour la mer.

Art 38. Si, pendant la course de pilotage, le bâtiment se trouve dans la nécessité de charger ou de débarquer des marchandises, le droit de pilotage sera calculé sur le tirant d'eau qu'aura eu le navire, après avoir chargé ou avant d'avoir débarqué ces marchandises.

Art. 39. Les capitaines ou patrons de navires, prenant des pilotes hors des bouques, payeront le droit de pilotage entier; s'ils n'ont pas voulu faire usage des pilotes stationnés hors des bouques, ils n'en payeront pas moins le droit entier.

S'il ne se trouve point de pilotes hors des bouques, ou s'il est démontré que les capitaines ou patrons ont été dans l'impossibilité d'employer leurs services, aucun droit de pilotage ne sera dû.

Si les capitaines sont parvenus jusqu'en deçà de la dernière bouée sans avoir rencontré un pilote, et qu'ensuite ils en prennent un à leur service, ils seront tenus de payer la moitié du droit total de pilotage; s'ils ne font pas usage des pilotes qui se présentent à eux en deçà de la dernière bouée, ils n'en payeront pas moins la moitié du droit.

S'il est prouvé, que le capitaine ou patron d'un bâtiment n'a point trouvé de pilote en deçà de la dernière bouée, ou qu'il a été dans l'impossibilité de s'en servir, il sera exempt du payement du droit.

Art. 40. Les pilotes ne pourront exiger une plus forte somme que celle portée au tarif. S'il leur avait été payé davantage il serait fait restitution des sommes perçues en trop, sans préjudice des peines à leur infliger, s'il y a lieu.

Pareillement, il leur est interdit de réclamer aucune gratification, sous quelque prétexte que ce soit.

Si par suite de services extraordinaires, les pilotes ont mérité une récompense, elle sera fixée de la manière prescrite à l'article 24.

Art. 41. Si des pilotes appartenant à d'autres localités, et admis en même temps au pilotage de l'Escaut, y conduisent un navire, il leur sera payé par le capitaine ou patron, outre les droits de pilotage, des frais de voyage à raison de 47 cents ou un franc par lieue (de vingt au dégré) de distance entre l'endroit où le navire aura été amené et leur résidence.

Art. 42. Les bâtiments qui, ayant été pilotés à la sortie, seront obligés de revenir, en déans les vingt-quatre heures, en relâche forcée, dans le port d'où ils ont appareillé, ou seulement de rentrer dans la rivière, après avoir mis en mer, sans avoir rompu charge, ne payeront au même pilotage, tant à la rentrée qu'à la seconde sortie, que les trois quarts du droit.

Dans ce cas, l'administration de l'autre pilotage aura la faculté de ne percevoir aussi que les trois quarts du droit.

Art. 43. Si un bateau pilote, soit par le mauvais temps, soit par d'autres circonstances, n'a pu faire passer de pilote à bord d'un bâtiment, mais l'a néanmoins piloté en navigant avec lui, le droit de pilotage en entier sera dû.

Tout navire qui, n'ayant pas de pilote à bord, est cependant piloté par un bâtiment sous voile à bord du quel se trouve un pilote, ne payera que les trois quarts du droit de pilotage.

Art. 44. Outre la table et un logement convenable, tout pilote aura droit

à deux florins ou 4 francs 23 centimes par jour, dans les cas suivants:

1°. Lorsqu'un capitaine se décidera, pour la sûreté de son navire, à prendre ou à conserver à bord un pilote;

2°. Lorsque le pilote ayant achevé sa course de pilotage, sera empêché par le gros temps de quitter en rade le bord du navire;

3°. Lorsqu'un bâtiment, pendant la course de pilotage, échouera ou sera retenu par le gros temps ou autres accidents, sans qu'il y ait de la faute du pilote, mais seulement dans le cas où la durée de ce séjour forcé dépassera trois jours, le payement des frais de séjour ne devenant obligatoire qu'à dater de la quatrième journée;

4°. Lorsqu'un capitaine, ayant déjà le pilote à bord, différera de mettre à la voile quoique les circonstances permettent son départ;

5°. Lorsque les pilotes seront forcés de rester en quarantaine avec des navires; dans ce cas, la rétribution de deux florins ou 4 francs 23 centimes sera exigible du moment où le pilote de mer, resté à bord, aurait dû être relevé, et il lui sera de plus alloué, à titre de frais de route pour son retour à sa station, 36 cents ou 75 centimes par lieue (de vingt au dégré.)

6°. Lorsque, par suite de son fort tirant d'eau, un bâtiment se trouvera forcé d'alléger, ou que, pendant sa course de pilotage, il s'arrêtera pour embarquer encore des marchandises;

7°. Lorsqu'un pilote n'aura pu être débarqué, et que le capitaine, par suite du temps ou du vent, se trouvera dans l'obligation de le mener en mer avec lui. Dans ce cas, si le séjour du pilote à bord se prolonge au delà d'un mois, il n'aura plus droit qu'à un florin 42 cents, ou trois francs par jour.

Le capitaine est tenu de débarquer sans frais le pilote dès que l'occasion s'en présentera, et de lui payer, pour frais de route et de nourriture jusqu'au lieu de sa station: quarante sept cents, ou un franc par lieue (de vingt au dégré), s'il le dépose dans un port de sa nation; un florin (2 francs 12 centimes) par lieue, s'il le dépose en pays étranger; quarante sept cents (un franc) par lieue, si le pilote passe en mer à bord d'un bâtiment se rendant au port d'où dépend le pilote, et un florin (2 francs 12 centimes), s'il se rend dans un autre port de la nation à laquelle il appartient.

Les pilotes de rivière qui conduiront les navires de Flessingue à Terneuzen ou à Anvers, et vice-versa, n'auront droit à aucune indemnité pour frais de retour.

Art. 45. Si un capitaine a engagé un pilote, et que plus tard il le congédie, ou que, sans en être empêché par les vents contraires, il tarde à mettre à la voile, le pilote aura droit à deux florins ou 4 francs 23 centimes par jour, à partir de celui où il aura été retenu jusqu'au jour où il aura été congédié, ou jusqu'à celui où le navire aura pu appareiller.

Art. 46. Si, par suite de circonstances imprévues, telles que vents contraires, mauvais temps, avaries, gelées, charriage de glaces, un pilote se trouve dans l'impossibilité d'atteindre le terme de sa course, soit en allant à la mer sans être arrivé en travers de la dernière bouée, soit en naviguant sur la rivière, et qu'il soit obligé, de l'aveu du capitaine, de retourner au point de départ, le droit de pilotage sera payé en raison de la distance parcourue. Cependant, si, en sortant, le navire est arrivé en travers de la dernière bouée, et qu'il soit contraint de revenir, il sera payé la moitié du droit de pilotage fixé par le tarif pour la sortie.

Art. 47. En cas de charriage de glaces, le droit de pilotage sera double.

Il est bien entendu que *charriage de glaces* signifie non pas l'existence de quelques glaçons flottants, mais d'une quantité de glace assez considérable, pour que la marche des navires en soit sensiblement entravée, et qu'il en résulte quelque danger pour la course de pilotage.

Il sera également payé double droit de pilotage pour les navires très difficiles à gouverner, faute d'une quantité suffisante de lest, ou par quelque avarie au gouvernail ou aux agrès, laquelle, sans compromettre sérieusement le navire, rend le pilotage beaucoup plus dangereux.

L'appréciation des cas dont il s'agit au présent article, est laissée à l'arbitrage de l'administration du pilotage auquel appartient le pilote.

Art. 48. Ne seront pas soumis à l'obligation de prendre un pilote:

1°. Les bâtiments de guerre;

2°. Les navires ou bâtiments de mer sur lest, dont le tirant d'eau n'atteint pas quinze décimètres;

3°. Les navires faisant le cabotage dans le fleuve;

4°. Les navires ou bateaux des deux nations, faisant la pêche du hareng, de la morue, ou du poisson frais, ou servant au transport de la marée fraiche, ou de poisson salé. Si les patrons des bâtiments de cette dernière catégorie préfèrent se servir d'un pilote, ils payeront la moitié du droit fixé.

Art. 49. Il ne sera perçu aucun droit ou aucune autre somme relatif au pilotage, sans qu'il en soit délivré quittance dûment signée aux capitaines ou à leurs consignataires.

Art. 50. Afin d'assurer aux administrations respectives le payement des droits de pilotage, les receveurs des douanes ne délivreront aux capitaines ni décharge, ni déclaration de sortie, aussi longtemps qu'ils n'auront pas payé ces droits, tant pour l'entrée que pour la sortie, ou fourni caution satisfaisante au profit de qui il appartiendra.

Si un capitaine, ayant fait choix d'un pilote de l'un des deux pays pour le conduire jusqu'en mer, se décidait, avant de mettre en mer, à prendre un pilote de l'autre pays, il en fera la demande ou l'appel conformément à l'article 16. Dans ce cas le droit payé ou cautionné pour le pilotage de mer passera en faveur de l'administration qui aura fourni le pilote. et ce sur la production du certificat exigé par l'article 32.

Art. 51. Les capitaines auront la faculté de former, dans le délai de six mois après le payement du droit, toutes les réclamations qu'ils jugeront convenables, pour obtenir la restitution de ce qu'ils croiraient avoir été indûment perçu.

Réciproquement, l'administration du pilotage pourra réclamer des capitaines ce qui n'aurait pas été payé, soit par erreur, soit par toute autre circonstance, en déans les six mois, à dater du jour que le droit aurait dû être payé.

CHAPITRE IV.

Du service sanitaire.

Art. 52. Le régime sanitaire, appliqué aux provenances suspectes, sera, autant que possible, le même pour les deux pays.

Les commissaires chargés de la surveillance commune se communiqueront réciproquement, aussitôt qu'ils leur auront été notifiés, tous les arrêtés ou instructions de leurs gouvernements respectifs, déterminant les

pays dont les provenances par mer doivent être habituellement ou temporairement considérées comme suspectes de contagion, ainsi que les mesures de précaution que chacun des deux gouvernements aura jugé convenable de prendre à l'égard de ces provenances.

Art. 53. En conséquence de ce qui aura été statué par le gouvernement de l'un et de l'autre pays, des ordres seront donnés aux pilotes des deux nations par les administrations auxquelles ils appartienent, pourqu'ils aient à se conformer aux dispositions de l'article 54, à l'égard de tout bâtiment arrivant de pays dont les provenances sont déclarées soumises à un régime sanitaire quelconque, soit par les deux gouvernements, soit seulement par l'un d'eux.

Si les navires sont destinés pour Anvers, il sera loisible au gouvernement Néerlandais de les faire accompagner, sur son territoire, d'un garde de santé. Il lui sera également loisible de faire rester à bord le pilote de mer, jusqu'à l'admission à libre pratique par l'autorité Belge.

Cependant, au cas où le bâtiment n'est sujet à quarantaine qu'en Néerlande, ou bien seulement en Belgique, le pilote, s'il appartient au pilotage Néerlandais, sera débarqué en rade de Flessingue, pour, dans le premier cas, y être assujetti aux mesures sanitaires jugées convenables. Les navires destinés pour la Belgique, par le canal de Terneuzen, subiront, en rade de Rammekens, ou dans tout autre endroit sûr et commode à convenir, les mêmes mesures de quarantaine ou d'observation auxquelles seront assujettis les bâtiments destinés pour la Néerlande; et si, en raison de leur provenance, ils n'ont qu'à subir la simple visite sanitaire, elle aura lieu à leur passage devant Flessingue avec toute la promptitude possible. Toutefois il sera facultatif aux bâtiments se rendant en Belgique par le canal de Terneuzen, d'aller de préférence à la station Belge sur l'Escaut purger la quarantaine qu'ils auraient dû subir dans les Pays-Bas, après quoi ces bâtiments pourront passer librement par le susdit canal.

Art. 54. Tout pilote, pêcheur ou autre marin, avant de passer à bord d'un navire qui se trouve en mer, ou qui en vient, soit à l'effet de le piloter, soit pour tout autre motif, est tenu de le hêler et de s'enquérir de son nom, de celui du capitaine, du port d'où il vient et du lieu de sa destination, ainsi que de toutes autres circonstances qu'il importe de connaître.

Si le navire vient d'un pays considéré comme suspect de contagion, d'après les lois et arrêtés de l'un ou de l'autre gouvernement, le pilote qui le conduira, soit en naviguant devant lui, soit après être monté à bord, aura soin de faire hisser immédiatement le pavillon de quarantaine décrit à l'article 55. S'il est destiné pour Anvers, le pilote, à son arrivée devant Flessingue, se conformera à ce qui est prescrit par l'article 56, pour faciliter l'accompagnement du navire par un garde de santé, et le bâtiment, muni de son pilote de rivière, pourra immédiatement continuer sa route pour la station Belge, destinée aux visites et précautions sanitaires. Si le navire se rend en Belgique par le canal de Terneuzen, le pilote de mer le conduira directement soit à la station Néerlandaise de quarantaine indiquée à l'article 53, soit à la station Belge, conformément à la stipulation du même article, à moins que le bâtiment ne doive être soumis qu'à la simple visite d'observation en rade de Flessingue.

Tout pilote, soit de mer, soit de rivière, conduisant un navire venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire, empêchera, pendant sa course de pilotage, toute communication avec ce bâtiment. Faute par lui d'observer

scrupuleusement les mesures de précaution prescrites, il sera puni, selon l'exigence des cas, sans préjudice des peines prononcées par les lois et arrêtés concernant le service sanitaire. La même disposition est applicable à tout pêcheur ou marin faisant fonctions de pilote.

Les capitaines seront tenus, en tout ce qui les concerne, de se conformer exactement aux dispositions du présent article.

Art. 55. Le signal de quarantaine consiste en un pavillon jaune, arboré au grand tenon. Les navires qui sont dépourvus de ce pavillon, feront flotter leur pavillon national dans les haubans du petit perroquet ou du petit hunier; s'ils n'ont qu'un mât, ce pavillon sera arboré dans la partie supérieure des bas-haubans.

Art. 56. Les navires arrivant de la pleine mer poür se rendre à Anvers par l'Escaut occidental, et venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire, ayant la faculté de continuer leur route, sans entrave ni retard, accompagnés d'un garde de santé, les pilotes sont tenus de commander ou de faire commander les manoeuvres les plus convenables à cet effet. Si, non-obstant les dites manoeuvres, le garde de santé ne se présente pas, les susdits navires pourront continuer leur route pour leur destination.

Art. 57. Les frais et formalités relatifs aux mesures de quarantaine, ainsi qu'aux visites d'observation auxquelles les bâtiments, se rendant en Belgique par le canal de Terneuzen, sont assujettis dans les eaux Néerlandaises, seront les mêmes que pour les navires en destination des ports Néerlandais.

CHAPITRE V.

Du contentieux et de la jurisdiction.

Art. 58. Les contestations relatives aux droits de pilotage, salaires et indemnités des pilotes, seront, autant que possible, terminées à l'amiable par l'intervention des chefs respectifs du pilotage. Dans le cas où les efforts de ces derniers seraient infructueux, les parties seront engagées, par tous les moyens possibles de persuasion, à soumettre la décision à des arbitres. En cas de refus d'arbitrage, ces contestations seront jugées par le tribunal de commerce dans le ressort duquel est le siége principal de l'administration à laquelle les pilotes appartiennent. Si les contestations intéressent les deux pilotages, elles seront décidées par le tribunal de commerce d'Anvers. Si l'une des deux administrations seulement veut contester, les frais seront à sa charge exclusive; dans le cas contraire, les frais et les conséquences seront supportés en commun.

Art. 59. Les contraventions au présent règlement commises par les pilotes ou autres personnes employées au service du pilotage, seront jugées et punies d'après les dispositions de la loi du 6 Mars 1818, par le tribunal correctionnel dans le ressort duquel est le siége principal de l'administration à laquelle appartiendront les contrevenants, sans préjudice des peines de discipline que chaque administration pourra infliger à ses pilotes.

Les amendes infligées à l'équipage d'un bateau pilote seront supportées proportionnellement par tous les hommes qui en font partie, en raison de la quote-part attribuée à chacun d'eux dans les salaires de pilotage.

Art. 60. Les contraventions au présent règlement, commises par les capitaines ou patrons de navire et leurs équipages, pour lesquelles aucune peine spéciale n'a été prononcée, seront punies, selon la gravité des cas,

d'une amende de 9 florins 45 cents, à 47 florins 25 cents, ou 20 à 100 francs. Les dites peines, ainsi que celles spécialement déterminées au présent règlement, seront infligées par le tribunal correctionnel du port de départ ou d'arrivée en Belgique.

Art. 61. Une expédition de tous les jugements et arrêts, rendus en matière de pilotage par les tribunaux et cours de l'un des deux pays, sera adressée au gouvernement de l'autre pays, pour autant que celui-ci ait intérêt à les connaître.

CHAPITRE VI.

Dispositions générales.

Art. 62. Sauf les cas prévus ci-après, il est interdit à quiconque n'est pas breveté de pilote, aux termes du présent règlement, de se présenter aux navires, en quelque occasion que ce soit, pour les piloter et surtout d'y remplir les fonctions de pilote.

Tout individu non pourvu de brevet, qui n'observerait pas les dispositions du présent article, et par la faute duquel un navire aurait éprouvé quelque accident ou avarie, sera puni, suivent l'exigence du cas, de la manière que le serait un pilote breveté, et le droit de pilotage qu'il aurait reçu sera restitué pour être partagé par moitié entre les deux pilotages.

Toutefois il est permis aux pêcheurs et autres gens de mer, lorsqu'aucun bateau-pilote n'est en vue, de piloter les navires à l'entrée, pourvu que les capitaines désirent faire usage de leurs services.

Tout capitaine piloté par un pêcheur ou autre marin sera tenu, dès qu'un pilote breveté se présentera, de le prendre à bord. S'il s'y refuse, ou s'il fait ou ordonne des manoeuvres pour esquiver le bateau-pilote, il sera passible du droit de pilotage comme si le pilote l'eût conduit.

Art. 63. Les pilotes non admis au pilotage de l'Escaut, ou autres gens de mer qui, en conformité de l'article 62, auraient entrepris de piloter un navire dans les passes de ce fleuve, seront tenus de faire les manoeuvres convenables pour faciliter l'arrivée à bord du pilote qui se présenterait pour les remplacer, et ce sous peine de la retenue de leur salaire au profit de ce même pilote et de la caisse du pilotage.

Art. 64. Tout pêcheur ou marin qui aura piloté un navire, est tenu d'en donner connaissance aux chefs respectifs des stations de pilotage où il aura abordé.

Art. 65. Il est défendu à tous pêcheurs ou gens de mer d'arborer le pavillon distinctif des pilotes de l'un ou de l'autre pays, ou tout autre pavillon qui y ressemble.

Art. 66. Toutes épaves, tous navires et bâtiments abandonnés seront fidèlement délivrés par les pilotes aux fonctionnaires préposés à cet effet dans le pays dans les eaux duquel ces épaves auront été trouvées. Si elles sont rencontrées en mer, la délivrance s'en fera par les pilotes à l'autorité de leur pays, et au cas de concours dans les opérations de sauvetage par les pilotes des deux nations, les épaves seront délivrées à l'autorité du lieu, où, d'après les circonstances, on pourra les conduire avec le plus de facilité et de promptitude. Les pilotes pourront faire valoir leurs droits à la récompense de sauvetage, qui sera fixée par le juge, si les parties ne peuvent en convenir.

CHAPITRE VII.

De la surveillance commune.

Art. 67. La surveillance commune, ainsi qu'elle se trouve définie au § 2 de l'article 9 du traité du 19 Avril 1839, sera applicable tant à ce qui existe qu'à ce qui sera établi ultérieurement. Elle sera exercée, soit conjointement, soit séparément, par les commissaires institués à cette fin, et de la manière déterminée ci-après.

Art. 68. Les commissaires se réuniront au moins une fois par trimestre, alternativement à Anvers et à Flessingue. Ces réunions auront lieu à des jours convenables et à déterminer entre eux d'un commun accord.

Elles auront principalement pour but l'inspection générale, tant des bouées, balises et passes navigables, que des services de pilotage dans les limites tracées par les articles 69 et 71 ci-après. Dans ces réunions, les commissaires arrêteront en commun toutes les mesures que l'intérêt de ces divers services pourra réclamer, en tant que ces mesures rentrent dans le cercle de leurs attributions. Si elles excèdent leurs pouvoirs, il en sera par eux référé à leurs gouvernements respectifs.

Outre ces réunions périodiques, les commissaires de l'un et de l'autre pays pourront, lorsqu'ils le jugeront utile, provoquer d'autres assemblées, qui se tiendront aussi alternativement à Anvers et à Flessingue; dans ce cas ils seront tenus de se convoquer réciproquement huit jours à l'avance, en faisant connaitre le but et les motifs de la réunion.

Art. 69. Les deux gouvernements s'étant engagés à conserver les passes navigables de l'Escaut et de son embouchure, et à y placer et y entretenir les balises et bouées nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve, les commissaires, dans leurs inspections à faire toutes les fois qu'ils le trouveront convenable, soit conjointement, après s'être concertés à cet effet, soit individuellement, observeront avec soin tous les changements qui pourraient s'être opérés dans les fonds et passes ordinaires, en examinant si, par suite de ces changements, les bouées et balises se trouvent encore placées convenablement et en nombre suffisant. Ils s'assureront également si, par d'autres causes, des bouées ou balises ne se trouvent plus à leur place, ou pourraient être mieux et plus sûrement établies.

Lorsque les commissaires des deux gouvernements se trouveront réunis, il sera dressé procès-verbal en double expédition du résultat de leur inspection, et, s'il y a lieu, ils y consigneront leurs propositions relatives aux améliorations à introduire dans ce service, après avoir, pour autant que de besoin, consulté à cet égard les chefs ou les pilotes les plus expérimentés de l'un et de l'autre pilotage.

En cas de désaccord entre les commissaires des deux gouvernements, sur la manière de voir, ainsi que sur les mesures à prendre, il sera fait mention au procès-verbal de l'opinion des uns et des autres. Si les commissaires du gouvernement auquel incombe l'obligation d'entretenir les bouées et balises, reconnaissent qu'il est urgent de prendre des mesures, ils auront soin d'y faire procéder le plus promptement possible, soit par l'administration du pilotage appartenant au dit gouvernement, soit par l'entrepreneur du balisage. S'il n'y a point d'urgence, les commissaires en référeront respectivement à leurs gouvernements.

Les commissaires des deux gouvernements, dans leurs inspections individuelles, trouvant quelque dérangement dans le balisage ou des changements dans les fonds et passes navigables, en informeront, sans délai, leurs collègues, et, en cas de besoin se réuniront, afin de reconnaître le fait signalé et d'agir de concert pour les mesures à prendre, ainsi qu'il est prescrit ci-dessus et dans l'article 68.

Art. 70. Tous les changements qne les commissaires conviendront d'opérer dans le système de l'établissement des bouées et balises, en aval d'Anvers jusqu'en pleine mer, seront par eux marqués sur le plan du relevé qu'ils en ont fait conjointement, afin que ce plan indique toujours la situation existante des bouées et balises.

Ce plan, fait en double et signé par les commissaires respectifs, sera de part et d'autre gardé en dépôt.

Art. 71. La surveillance commune du pilotage ne s'étendra pas au delà du service actif des pilotes. En conséquence cette surveillance aura seulement pour but de s'assurer que les pilotes de l'un et de l'autre gouvernement remplissent leurs devoirs, conformément aux dispositions réglementaires communes aux deux pays.

Les commissaires s'entendront pour faire conjointement les enquêtes nécessaires, à l'effet, s'il y a lieu, de constater l'inconduite, les négligences, l'impéritie, les délits et toutes contraventions des pilotes au présent règlement.

Il sera dressé procès-verbal de ces enquêtes, en y consignant, s'il y a lieu, les dépositions des témoins sur les faits à constater.

Si ces faits sont de nature à n'attirer aux pilotes qu'une punition disciplinaire, les commissaires de leur nation auront soin qu'il en soit fait l'application par l'administration du pilotage auquel appartiennent ces pilotes. Si, au contraire, la punition des délits ou contraventions excède le pouvoir ou la compétence de la dite administration, il en sera référé par elle à son gouvernement.

Les commissaires de l'un ou de l'autre gouvernement, ayant pris isolément connaissance d'une contravention ou d'un fait quelconque contraire aux devoirs des pilotes qui n'appartiennent point à leur nation, établiront, pour autant que de besoin, le fait par des preuves et dénonceront officiellement les pilotes coupables aux commissaires de leur nation, pour leur faire infliger les peines ou punitions qu'ils auraient méritées, ou pour en rendre compte au gouvernement qui doit en connaître, sauf, à ces derniers commissaires, le droit de requérir au préalable une enquête par les commissaires réunis des deux pays.

Art. 72. En cas d'échouement et de naufrage d'un bâtiment ou de tout sinistre de cette nature, les commissaires seront tenus de se rendre, aussitôt que possible, sur les lieux, si faire se peut conjointement, afin de s'enquérir des causes et circonstances de l'événement, tant par eux mêmes que d'après les dépositions à recueillir contradictoirement du capitaine ou patron du navire, de son équipage et du pilote, s'il en existe à bord; de tout quoi il sera dressé procès-verbal en double, pour servir et valoir où besoin sera. A défaut de comparition simultanée des commissaires des deux gouvernements sur les lieux, à l'effet de faire l'enquête dont il s'agit, ceux qui s'y trouveront les premiers auront néanmoins la faculté de procéder aux investigations qu'ils jugeraient nécessaires, sauf aux commissaires absents le droit de requérir ensuite, si bon leur sem-

ble, une nouvelle enquête, conjointement avec les autres commissaires, qui ne pourront se refuser à cette nouvelle instruction.

Art. 73. Les commissaires auront soin dans leurs inspections, soit générales, soit particulières, d'êtres munis de leurs lettres de service, délivrées par les gouvernements respectifs, afin de pouvoir, au besoin, se faire reconnaître par les autorités des deux pays, et avoir droit aux égards et aux prérogatives attachés à leurs fonctions. Le bâtiment qu'ils monteront portera une marque distinctive, et sera exempt de toute visite de douane et de police.

Les commissaires pourront s'adresser leur correspondance officielle par les voies qu'ils jugeront les plus convenables.

Art. 74. Le présent règlement, qui ne pourra être changé ni modifié que d'un commun accord, sera imprimé en Hollandais et en Français, et déposé dans chacun des bureaux de pilotage à l'inspection de qui il appartiendra.

Anvers, le 20 Mai 1843.

(*Suivent les signatures.*)

Annexe A au Règlement sur le pilotage et la surveillance commune, arrêté le 20 Mai 1843.

TARIEF DER LOODSGELDEN VOOR DE SCHELDE,
in Nederlandsche munt.

Diepgang in palmen of decimeters.	Van uit zee voor de zeegaten, tot op de reede van Vlissingen.		Van de reede van Vlissingen naar zee.		Van Vlissingen naar Antwerpen en vice-versa.		Van Vlissingen naar Terneuzen, van Terneuzen naar Vlissingen en Bath, van Bath naar Antwerpen en Terneuzen, en van Antwerpen naar Bath.		Van Vlissingen naar Bath en vice-versa, van Terneuzen naar Antwerpen en vice-versa.	
	Zomerloon.	Winterloon.	Zomerloon.	Winterloon.	Zomerloon.	Winterloon.	Zomerloon.	Winterloon.	Zomerloon.	Winterloon.
	guldens.	guldens.	guldens.	guldens.	guldens.	guldens.	guldens.	guldens.	guldens.	guldens.
15	9.00	12.00	6.50	8.00	14.17	17.01	4.70	5.70	9.40	11.40
16	9.50	12.50	7.00	8.50	15.12	17.96	5 00	6.00	10.00	12.00
17	10.00	13.00	7.50	9.00	16.06	18.43	5.30	6.25	10.60	12.50
18	11.00	14.00	8.00	9 50	17.01	18.00	5.70	6.50	11.40	13.00
19	12.00	15.00	8.50	10.00	17.95	20.79	6 00	7.00	12.00	14.00
20	13.00	16.50	9.00	10.50	18.90	22.21	6.30	7.40	12.60	14.80
21	14.00	18.00	9.50	11.00	20.79	24.10	7.00	8.00	14.00	16.00
22	15.00	19.50	10.00	12.00	22.21	25.99	7.50	8.70	15.00	17.40
23	16.00	21.00	11.00	13.00	24.10	26.93	8.00	9.00	16.00	18.00
24	17.00	22.50	12.00	14.00	25.99	28.82	8.70	9.60	17.40	19.20
25	18.50	24.00	13.00	15.00	26.93	30.24	9.00	10.00	18.00	20.00
26	20.00	26.00	14.00	16.00	28.82	32.13	9.60	10.70	19.20	21.40
27	21.50	28.00	15.00	17.00	30.24	34.02	10.00	11.30	20.00	22.60
28	23 00	30.00	16.00	18.00	32.13	35.44	10.70	11.80	21.40	23.60
29	25.00	33.00	17.00	19.00	34.02	36.85	11.30	12.25	22.60	24.50
30	27.00	36.00	18.00	20.00	35.44	37.80	12.00	12.60	24.00	25.20
31	29 50	39.00	19.00	21.00	36.85	40.16	12.30	13.40	24.60	26.80
32	32.00	42.00	20.00	22.00	37.80	42.05	12.60	14.00	25.20	28.00
33	34.50	45.00	21.00	23.00	40.16	43.00	13.30	14.30	26.60	28.60
34	37.00	48.00	22.00	24.50	42.05	44.89	14.00	15.00	28 00	30.00
35	39.50	51.00	23 00	26.00	43.00	46 30	14.30	15.40	28 60	30.80
36	42.00	54.00	24.50	27.50	44.89	48.19	15.00	16.00	30 00	32.00
37	44.50	57.00	26.00	29.00	46.30	50.08	15.40	16.70	30.80	33.40
38	47.00	61.00	27.50	30.50	48.19	51.97	16.00	17.30	32.00	34.60
39	50.00	65.00	29.00	32.00	50.08	53.86	16.70	18.00	33.40	36.00
40	54.00	71.00	30.50	34.00	51.97	58.12	17.30	19.30	34.60	38.60
41	59.00	77.00	32.00	36.00	53.86	60.95	18.00	20.30	36.00	40.60
42	64.00	83.00	33.50	38.00	58.12	63.79	19.30	21.25	38.60	42.50
43	69.00	90.00	35.00	40.00	60.95	67.09	20.30	22.30	40.60	44.60
44	74.00	97.00	36.50	43.00	63.79	69.93	21.25	23.30	42.50	46.60
45	80.00	104.00	40.00	46.00	67.09	74.18	22.40	24.70	44.80	49.40
46	86.00	113.00	45.00	50.00	69.93	77.02	23.30	25.70	46.60	51.40
47	92.00	122.00	50.00	56.00	74.18	79.85	24.70	26.60	49.40	53.20
48	98.00	132.00	56.00	64 00	77.02	84.10	25.70	28.00	51.40	56.00
49	108.00	142.00	64.00	72.00	79.85	87.88	26.60	29.30	53.20	58.60
50	118.00	154.00	72.00	80.00	84.10	92.14	28.00	30.70	56.00	61.40
51	128 00	166.00	80.00	90.00	87.88	95.92	29.25	31.90	58.50	63.80
52	138.00	178.00	90.00	100.00	92.14	100.17	30.70	33.40	61.40	66.80
53	148.00	190.00	100.00	110.00	95.92	103.95	32.00	34.60	64 00	69.20
54	158.00	204.00	110.00	120.00	100.17	108.20	33.30	36.00	66.60	72.00
55	168.00	219.00	120.00	132.00	103.95	111.98	34.50	37.30	69.00	74.60
56	180.00	234.00	132 00	144.00	108.20	116.23	36.00	38.70	72.00	77.40
57	195.00	253.00	144.00	156.00	111.98	120.01	37.30	40.00	74.60	80.00
58	210.00	273.00	156.00	168.00	116.23	123.79	38.70	41.25	77.40	82.50
59	230.00	299.00	168.00	180.00	120.01	128.05	40.00	42.70	80.00	85.40
60	250.00	325.00	180.00	192.00	123.79	131.83	41.25	44.00	82.50	88.00
Voor ieder palm of decimeter daarboven.	15.00	20 00	12.00	12.00						

Voor het loodsen van de reede van Vlissingen naar Rammekens en vice-versa, behalve in de gevallen voorzien bij artikel 30.

	Zomerloon.	Winterloon.
Voor de schepen die minder dan 28 palmen diepgang hebben.	*f* 2.50	*f* 3.00
Voor de schepen die eenen diepgang hebben van 28 palmen en daarboven.	» 3.00	» 4.00

Antwerpen, den 20sten Mei 1843.

Annexe A au Règlement sur le pilotage et la surveillance commune, arrêté le 20 Mai 1843.

TARIF DES DROITS DE PILOTAGE POUR L'ESCAUT,

en monnaie de Belgique.

Tirant d'eau en palmes ou décimètres.	De la mer devant les passes jusqu'en rade de Flessingue.		De la rade de Flessingue à la mer.		De Flessingue à Anvers et vice-versa.		De Flessingue à Terneuzen, de Terneuzen à Flessingue et Bath, de Bath à Anvers et Terneuzen, et d'Anvers à Bath.		De Flessingue à Bath et vice-versa et de Terneuzen à Anvers et vice-versa.	
	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.
	franc.	franc.	franc.	franc.	franc.	franc.	franc.	franc.	franc.	franc.
15	19.05	25.40	13.76	16.93	30.00	36.00	9.95	12.06	19.89	24.13
16	20.11	26.45	14.81	17.99	32.00	38.00	10.58	12.70	21.16	25.40
17	21.16	27.51	15.87	19.05	34.00	39.00	11.22	13.23	22.43	26.45
18	23.28	29.63	16.93	20.11	36.00	40.00	12.06	13.76	24.13	27.51
19	25.40	31.75	17.99	21.16	38.00	44.00	12.70	14.81	25.40	29.63
20	27.51	34.92	19.05	22.22	40.00	47.00	13.33	15.66	26.67	31.32
21	29.63	38.10	20.11	23.28	44.00	51.00	14.81	16.93	29.63	33.86
22	31.75	41.27	21.16	25.40	47.00	55.00	15.87	18.41	31.75	36.83
23	33.86	44.44	23.28	27.51	51.00	57.00	16.93	19.05	33.86	38.10
24	35.98	47.62	25.40	29.63	55.00	61.00	18.41	20.32	36.83	40.63
25	39.15	50.79	27.51	31.75	57.00	64.00	19.05	21.16	38.10	42.33
26	42.33	55.03	29.63	33.86	61.00	68.00	20.32	22.65	40.63	45.29
27	45.50	59.26	31.75	35.98	64.00	72.00	21.16	23.92	42.33	47.83
28	48.68	63.49	33.86	38.10	68.00	75.00	22.65	24.97	45.29	49.95
29	52.91	69.84	35.98	40.21	72.00	78.00	23.92	25.93	47.83	51.85
30	57.14	76.19	38.10	42.33	75.00	80.00	25.40	26.67	50.79	53.33
31	62.43	82.54	40.21	44.44	78.00	85.00	26.03	28.36	52.06	56.72
32	67.72	88.89	42.33	46.56	80.00	89.00	26.67	29.63	53.33	59.26
33	73.02	95.24	44.44	48.68	85.00	91.00	28.15	30.26	56.30	60.53
34	78.31	101.59	46.56	51.85	89.00	95.00	29.63	31.75	59.26	63.49
35	83.60	107.94	48.68	55.03	91.00	98.00	30.26	32.59	60.53	65.19
36	88.89	114.28	51.85	58.20	95.00	102.00	31.75	33.86	63.49	67.72
37	94.18	120.63	55.03	61.38	98.00	106.00	32.59	35.34	65.19	70.69
38	99.47	129.10	58.20	64.55	102.00	110.00	33.86	36.61	67.72	73.23
39	105.82	137.57	61.38	67.72	106.00	114.00	35.34	38.10	70.69	76.19
40	114.29	150.26	64.55	71.96	110.00	123.00	36.61	40.85	73.23	81.69
41	124.87	162.96	67.72	76.19	114.00	129.00	38.10	42.96	76.19	85.93
42	135.45	175.66	70.90	80.42	123.00	135.00	40.85	44.97	81.69	89.95
43	146.03	190.48	74.07	84.66	129.00	142.00	42.96	47.20	85.93	94.40
44	156.61	205.29	77.25	91.01	135.00	148.00	44.97	49.31	89.95	98.62
45	169.31	220.11	84.66	97.35	142.00	157.00	47.41	52.28	94.81	104.55
46	182.01	339.15	95.24	105.82	148.00	163.00	49.31	54.39	98.62	108.78
47	194.71	258.20	105.82	118.52	157.00	169.00	52.28	56.30	104.55	112.59
48	207.41	279.37	118.52	135.45	163.00	178.00	54.39	59.26	108.78	118.52
49	228.57	300.53	135.45	152.38	169.00	186.00	56.30	62.01	112.59	124.02
50	249.74	325.93	152.38	169.31	178.00	195.00	59.26	64.97	118.52	129.95
51	270.90	351.32	169.31	190.48	186.00	203.00	61.90	67.51	123.81	135.03
52	292.06	376.72	190.48	211.64	195.00	212.00	64.97	70.69	129.95	141.38
53	313.23	402.12	211.64	232.80	203.00	220.00	67.72	73.23	135.45	146.45
54	334.39	431.75	232.80	253.97	212.00	229.00	70.48	76.19	140.95	152.38
55	355.56	463.49	253.97	279.37	220.00	237.00	73.02	78.94	146.03	157.88
56	380.95	495.24	279.37	304.76	229.00	246.00	76.19	81.90	152.38	163.81
57	412.70	535.45	304.76	330.16	237.00	254.00	78.94	84.66	157.88	169.31
58	444.44	577.78	330.16	355.56	246.00	262.00	81.90	87.30	163.81	174.60
59	486.77	632.80	355.56	380.95	254.00	271.00	84.66	90.37	169.31	180.74
60	529.10	687.83	380.95	406.35	262.00	279.00	87.30	93.12	174.60	186.24
Pour chaque palme ou décimètre au-dessus.	31.75	42.33	25.30	25.40						

Pour un mouvement de la rade de Flessingue à Rammekens et vice-versa, hors les cas prévus par l'article 30.

	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.
Pour les bâtiments d'un tirant d'eau au-dessous de 28 décimètres. . .	fr. 5.29	fr. 6.35
Pour les bâtiments d'un tirant d'eau de 28 décimètres et au-dessus. . .	» 6.35	» 8.47

Anvers, le 20 Mai 1843. *(Suivent les Signatures.)*

ANNEXE B au règlement sur le pilotage et la surveillance commune, arrêté le 20 Mai 1843.

Stipulations relatives au tarif des droits de pilotage, arrêté le 20 Mai 1843.

Art. 1. Le tarif ci-joint est adopté pour le terme de deux ans. Après l'expiration de ce terme, il pourra, d'un commun accord, être arrêté définitivement, ou continué pour un nouveau terme à convenir.

Si les parties ne s'entendent pas à cet égard, elles s'occuperont immédiatement d'établir un tarif définitif au voeu du premier alinéa du § 2 de l'article 9 du traité.

En attendant le pilotage retombera sous l'empire du tarif du 11 Juin 1839, établi en vertu du 2me alinéa du dit paragraphe.

Art. 2. Si les tarifs de la Meuse sont réduits, avant le terme précité de deux ans, le tarif d'essai adopté pour l'Escaut sera dès-lors réduit de plein droit dans la même proportion.

Anvers, le 20 Mai 1843.

(*Suivent les signatures.*)

RÈGLEMENT *pour l'exécution de l'article* 9 *du traité du* 19 *Avril* 1839, *et l'article* 18 *du traité du* 5 *Novembre* 1842, *relativement aux fanaux.*

Art. 1. Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à établir de nouveaux fanaux à Terneuzen et à la pointe sud de Borselen, comme aussi à entretenir en bon état d'éclairage ces deux feux et ceux déjà existant à Flessingue et à West-Kapelle.

Cet engagement à l'égard du fanal de Borselen, remplacera celui contracté à l'article 18 du traité du 5 Novembre 1842, relativement au fanal de Bath.

Ces deux feux seront établis de telle façon qu'ils communiquent directement avec celui existant à Flessingue et soient visibles tous deux de ce dernier point.

Art. 2. Le droit de 3 cents par tonneau, établi par le § 2 de l'article 18 précité, ne pourra être augmenté, ni directement ni indirectement, pas même par l'usage du papier timbré ou par la perception d'autres subventions quelconques.

Le recouvrement de ce droit se fera d'après les mêmes principes et des mêmes navires, que le droit unique de navigation mentionné au § 3 de l'article 9 du traité du 19 Avril 1839.

Art. 3. Il sera délivré quittance du payement du droit de fanaux d'après le modèle suivant:

Droit de fanaux.

Quittance n°. . . .

Reçu pour le navire. . . . .
capitaine . . . .
mesurant. . . . . tonneaux, suivant certificat de jauge n°. . . . .
allant à la mer . . . .
venant de la mer. . . . .
la somme de . . . .
F
. . . . le . . . . . . 1800. . . . .

L'agent chargé de la perception du droit sur la navigation de l'Escaut.

Art. 4. Afin d'assurer le payement des droits de fanaux, les receveurs des douanes ne délivreront aux capitaines ni décharge, ni déclaration de sortie, aussi longtemps qu'ils n'auront pas payé ces droits, tant pour l'entrée que pour la sortie, ou fourni caution satisfaisante.

Art. 5. Toutes les contestations qui pourraient surgir à l'occasion de ce droit, seront jugées d'après les dispositions admises à l'égard du droit unique de navigation.

Art. 6. Le gouvernement Belge fera connaître au gouvernement des Pays-Bas, avant la mise à exécution du présent règlement, s'il entend faire usage de la faculté de rachat qui lui est laissée par le § 3 de l'article 18 précité, sauf, dans ce cas, le droit de percevoir par lui-même sur son territoire.

Si plus tard le gouvernement Belge désire remplacer l'un de ces deux modes de rétribution par l'autre, il ne pourra le faire pour un terme moindre qu'une année, et il en préviendra chaque fois le gouvernement des Pays-Bas, trois mois avant le 1er Janvier de l'année avec laquelle le changement prendra cours.

Art. 7. La somme de *f* 10,000, fixée par le § 3 de l'article 18, sera, en cas de rachat du droit de feux, versée par le gouvernement Belge, à l'expiration de chaque année, entre les mains de l'agent Néerlandais à Anvers, chargé de la recette du droit sur la navigation de l'Escaut.

Art. 8. Si par les rapports des pilotes ou par tous autres moyens, les commissaires permanents Belges reconnaissent que le service des feux laisse à désirer, ils en informeront sans délai leurs collègues des Pays-Bas, afin qu'il soit pris des mesures pour faire cesser sans retard tous sujets de plainte.

Anvers, le 20 Mai 1843.

(Suivent les signatures.)

RÈGLEMENT *pour l'exécution de l'article* 9 *du traité du* 19 *Avril* 1839, *relativement à la pêche et au commerce de pêcherie.*

Art. 1. Les habitants des deux pays sont admis à l'exercice de la pêche, conformément aux stipulations du présent règlement, dans toutes les eaux, anses, criques, bancs et dépendances du fleuve, compris dans

les limites ci-après désignées et renseignées à la carte annexée en double expédition au procès-verbal de la séance de la commission mixte de navigation, du 25 Octobre 1841, savoir:

Sur l'Escaut en aval d'Anvers, à partir de la ligne censée tracée d'une rive à l'autre du fleuve, aux endroits où se trouvent situés les deux embarcadères pour le passage d'eau d'Anvers à la tête de Flandre;

Sur la continuation de ce fleuve, jusqu'au fort de Bath, d'où la ligne de délimitation correspondra directement à la pointe la plus septentrionale de la digue de mer du polder de Hoogewerf, commune d'Ossendrecht;

Sur l'Escaut occidental, jusqu'à la mer;

Sur les eaux du Hellegat, jusqu'au passage d'eau entre Zaamslag et Stoppeldijk;

Sur le Braakman, jusqu'à la limite à tracer en ligne directe de Philippine au ci-devant fort Maurice;

Sur le Zwin, jusqu'à la ville de L'Ecluse, et

Sur le Sloe, jusqu'à la ligne tracée du fort de Rammekens à la tour de 's Heerenhoek.

S'il est reconnu plus tard que dans les eaux du Hellegat, du Braakman et du Zwin, la pêche est exercée par les pêcheurs Néerlandais, au-delà des limites susindiquées pour ces eaux, ces limites seront reculées jusqu'aux endroits où la pêche sera trouvée praticable, de manière que toujours elles soient les mêmes pour les pêcheurs des deux pays.

Art. 2. La pêche sera exercée sur le pied d'une parfaite réciprocité et égalité; de telle manière qu'aucune faveur ou immunité, en fait de pêche, ne pourra directement ou indirectement être accordée aux pêcheurs nationaux, dont ne jouiront en même temps les pêcheurs sujets de l'autre pays.

En conséquence les deux gouvernements s'engagent à ne pas affermer la pêche dans les limites désignées à l'article 1.

Art. 3. Celui qui voudra exercer la pêche sera tenu de justifier de sa qualité de sujet de l'un des deux pays, au moyen d'un certificat de l'autorité communale du lieu de son domicile.

Art. 4. Muni de ce certificat, le pêcheur se présentera une fois par an à l'agent que chaque gouvernement désignera sur son territoire, savoir: pour la pêche dans la partie Belge de l'Escaut, à Anvers, et pour la pêche dans la partie Néerlandaise du fleuve, à Bath, et fera la déclaration du bâtiment et de l'équipage avec lesquels il est habitué ou se propose d'exercer sa profession.

Cette formalité devra être remplie pendant la première quinzaine des mois de Décembre, Mars, Juin ou Septembre de chaque année. Si elle a eu lieu plus tard, le pêcheur sera censé, relativement au payement de la rétribution fixée par les règlements particuliers de chaque pays, avoir fait la déclaration dans la première quinzaine de l'un de ces quatre mois, le dernier échu.

Art. 5. Par suite de cette déclaration et moyennant payement de la rétribution fixée par le règlement particulier du pays que cela concerne, il sera délivré au pêcheur, par l'agent et à l'endroit susmentionnés, un permis pour la pêche de toutes sortes de poissons, qui sera valable pour une année entière, à compter du 1er du mois qui suivra celui dans lequel il a fait ou est censé avoir fait sa déclaration.

En aucun cas, la rétribution pour les permis de pêche sur l'Escaut occi-

dental ne pourra être plus élevée que celle pour les permis sur l'Escaut oriental. De même, la rétribution pour les permis de pêche Belges sur l'Escaut en aval d'Anvers, ne pourra être plus élevée que celle pour les permis sur l'Escaut en amont.

Art. 6. Ce permis énoncera le nom du pêcheur et un numéro, que celui-ci cera tenu de faire peindre distinctement, à l'huile et en chiffres noirs de la longueur de 15 centimètres, au milieu d'un fond circulaire blanc de 25 centimètres de diamètre sur la poupe de son bâtiment, aux deux côtés du gouvernail, de manière à ne pouvoir être détaché ni enlevé, et à pouvoir être reconnu à quelque distance.

Si le bâtiment sert en même temps à l'exercice de la pêche dans les eaux des deux pays, le numéro du permis Néerlandais sera peint à la droite, et le numéro du permis Belge à la gauche du gouvernail.

Art. 7. Tout pêcheur sera tenu d'avoir à bord de son bâtiment ses permis de pêche, et d'en faire exhibition aux surveillants de la pêche à leur demande. Les surveillants, dans ces cas, seront tenus de se faire reconnaître en arborant un pavillon, dont les deux gouvernements se communiqueront réciproquement la description.

Nul pêcheur ne pourra se soustraire ou tenter de se soustraire à la visite des surveillants, lorsqu'ils se présenteront à lui à cet effet.

Art. 8. La disposition de l'article 2 ne portera pas atteinte au droit que se réservent respectivement les deux gouvernements, d'accorder des concessions de bancs artificiels de moules; bien entendu que l'établissement de ces bancs ne pourra être accordé qu'aux endroits où les bancs de moules ne se forment pas naturellement. Elle n'empêchera également pas les concessions pour l'exercice de la pêche au moyen de gords.

Cependant, dans l'un et l'autre cas, les sujets des deux pays concourront sur un pied de parfaite égalité, et le sort décidera au besoin entre ceux qui se seront présentés dans le délai utile pour être admis aux dites concessions.

Les annonces relatives à ces concessions seront transmises par l'administration de la pêche d'un pays à l'administration de la pêche de l'autre pays, au moins un mois avant l'expiration du délai fixé pour faire la demande en obtention de ces concessions.

Art. 9. Dans tous les cas, le gouvernement qui accordera ces concessions, s'assurera préalablement qu'elles ne pourront préjudicier à la navigation du fleuve ou produire des atterrissements nuisibles. Si plus tard de semblables inconvénients se faisaient remarquer, les commissaires permanents les signaleront, et le gouvernement qui aura accordé la concession sera tenu de la retirer et de faire immédiatement cesser les obstacles.

Art. 10. Tout individu qui, pendant la durée d'une des concessions mentionnées à l'article 8, aura détruit ou endommagé les bancs artificiels de moules, ou les gords d'un autre pêcheur, ou qui aura pêché ou tenté de pêcher des moules sur les dits bancs, ou enlevé ou tenté d'enlever le poisson des filets des gords, sera puni d'après les lois du pays où ce délit aura été commis.

Art. 11. La pêche se fera aux conditions prescrites par les règlements particuliers en vigueur dans le pays où elle s'exercera, et les deux gouvernements s'engagent à se communiquer réciproquement les dispositions réglementaires arrêtées ou à intervenir, au moins quinze jours avant leur mise à exécution, pour être portées à la connaissance de ceux que la chose concerne.

Art. 12. Les avertissements que les administrations respectives de la pêche jugeront nécessaire de porter à la connaissance des pêcheurs, seront envoyés immédiatement de la part de l'administration dont ils émanent, à l'agent désigné pour la pêche dans l'autre pays, pour, par les soins de celui-ci, être affichés dans les lieux de domicile ordinaire des pêcheurs.

Art. 13. Les pêcheurs des deux nations pourront respectivement, pendant le terme de deux ans à dater du jour de la mise à exécution du présent règlement, employer les filets dont ils sont en possession, quoique non conformes à ce qui pourrait, à cet égard, être prescrit par les lois et règlements de l'autre pays.

Art. 14. Toute contravention au présent règlement sera poursuivie et punie conformément aux lois du pays où elle aura été commise.

Art. 15. Chaque fois que, dans l'un des deux pays, une contravention en matière de pêche aura été constatée à la charge d'un sujet de l'autre pays, et que l'administration de la pêche du pays où cette contravention aura été commise trouvera qu'il y a lieu de poursuivre, elle enverra à l'administration de la pêche du pays auquel appartient le prévenu, une copie du procès-verbal et de la citation en justice.

Elle donnera également connaissance à cette administration du jugement qui sera intervenu.

Art. 16. Les produits à désigner ci-après, provenant de la pêche exercée par les habitants des deux pays, dans les limites indiquées à l'article 1 du présent règlement, jouiront indistinctement de toutes les faveurs de la pêche nationale dans les ports et lieux situés dans ces mêmes limites, pourvu que l'importation en soit faite sous pavillon national.

Ne seront considérées comme poissons provenant de la pêche précitée que les espèces suivantes:

Eperlan — Spiering.
Anchois — Ansjovis.
Sardines — Sardijnen.
Anguilles — Paling.
Carrelet — Bot.
Huitres, dites huitres de Zélande — Oesters, genaamd Zeeuwsche Oesters.
Moules — Mosselen.
Chevrettes — Steurkrabben.
Salicoques — Garnalen.
Limaçons — Kreukels.
Petites Crabes — Kleine Krabben.

Art. 17. Celui qui exercera la pêche conformément au présent règlement sera tenu, s'il en est requis, de justifier, aux employés des douanes des Etats respectifs qui se présenteront à lui, de sa qualité de pêcheur, par l'exhibition du permis qui lui aura été délivré en vertu de l'article 5. A défaut de cette exhibition il ne pourra en aucune manière jouir des faveurs accordées par l'article suivant, à moins qu'il ne justifie, en déans la quinzaine, qu'il avait obtenu un permis antérieurement à la contravention; il ne sera passible, dans ce dernier cas, que des frais du procès-verbal de contravention.

Art. 18. Les bateaux marqués de la manière prescrite et servant uniquement à l'exercice de la pêche, pourront passer librement, de nuit comme

de jour, les bureaux des douanes établis par les gouvernements respectifs, sans y être assujettis à aucune déclaration.

Art. 19. Tout bateau servant à la pêche ne pourra avoir à bord d'autres objets que ceux destinés à la consommation journalière de l'équipage, ainsi que les agrès et ustensiles nécessaires à la pêche et les produits de la pêche même.

Toute autre denrée ou marchandise sera saisie et confisquée, et le patron sera en outre puni d'une amende égale au décuple des droits et accises auxquels les objets saisis sont soumis, sauf l'application des peines prononcées par les lois des Etats respectifs, si une importation ou exportation frauduleuse avait été commise ou tentée sur les côtes ou rives du fleuve.

Art. 20. Les bateaux-pêcheurs se trouvant sur le fleuve ou à son embouchure, y seront assujettis à la visite et à la surveillance des employés du service actif des douanes, toutes les fois que ceux-ci se présenteront à eux à cet effet.

Les patrons ou conducteurs seront tenus de faciliter cette visite et d'arrêter ou de ralentir à cet effet la course de leur bateau, à la réquisition des employés.

Celui qui se soustrairait ou tenterait de se soustraire à cette visite, sera puni suivant la loi en vigueur dans le pays où cette contravention aura été commise.

Art. 21. Il est défendu aux patrons ou conducteurs des bateaux pêcheurs, hors le cas de force majeure dûment constaté, de prendre terre ou d'amarrer sur les côtes ou rives du fleuve, ailleurs qu'aux lieux ou ports désignés par les gouvernements respectifs, sous peine d'une amende de dix florins (*f* 10).

Art. 22. Les patrons sont responsables des amendes encourues pour contraventions au présent règlement, et les embarcations pourront être retenues en garantie des dites amendes, à moins qu'il ne soit fourni caution valable avec élection de domicile dans le pays où la contravention aura été commise.

Anvers, le 20 Mai 1843.

(*Suivent les signatures.*)

Article additionnel, *ajouté au règlement pour l'exécution de l'article* 9 *du traité du* 19 *Avril* 1839, *relativement à la pêche et au commerce de pêcherie, arrêté et signé à Anvers le* 20 *Mai* 1843.

Les lieux ou ports d'amarrage et de décharge seront les mêmes pour les pêcheurs des deux pays.

Les moules, salicoques et limaçons, pêchés dans le Braakman et déchargés aux endroits d'amarrage désignés par le gouvernement Néerlandais, pourront de là être transportés par la route la plus directe jusqu'en Belgique, par le bureau de Bouchaute ou tout autre qui sera désigné par le gouvernement Belge, sans être assujettis à aucuns droits ou formalités dans leur parcours sur le territoire Néerlandais.

Les produits susmentionnés de la pêche dans le Braakman seront sous

tous les rapports traités dans les deux pays comme les produits de la pêche nationale.

Le présent article additionnel aura la même force et valeur que s'il était ou avait été inséré mot à mot dans le susdit règlement, et il aura la même durée.

Arrêté et signé à la Haye, le 7 Août 1843, entre le Baron Huyssen de Kattendijke, Ministre des Affaires Etrangères de S. M. le Roi des Pays-Bas, et le Général Prisse, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges.

(*L. S.*) Huyssen van Kattendijke. (*L. S.*) Prisse.

RÈGLEMENT *pour l'exécution de l'article* 9 *du traité du* 19 *Avril* 1839, *et du chapitre II, section III, du traité du* 5 *Novembre* 1842, *relativement à la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.*

Art. 1. La navigation et le transit des eaux intermédiaires des Pays-Bas, entre l'Escaut occidental et le Rhin, sera, pour arriver de la Belgique au Rhin et vice-versa, réciproquement libre; bien entendu que l'on se conformera aux règlements de police exigés pour le maintien de la sûreté générale, et aux dispositions arrêtées par le présent règlement.

Art. 2. Toutes les voies navigables communiquant de l'Escaut occidental au Rhin, y compris le Sloe, l'Escaut oriental et la Meuse, seront considérées comme eaux intermédiaires entre ces deux fleuves, et il sera ainsi loisible aux patrons ou conducteurs de navires de se servir de celles de ces voies navigables qui leur paraîtront les plus convenables.

Art. 3. Les navires employés à la navigation entre l'Escaut et le Rhin, appartenant aux sujets des hautes parties contractantes, ne seront point obligés de transborder ou de rompre charge en passant des eaux de l'Escaut dans celles du Rhin, et vice-versa, par le Royaume des Pays-Bas.

Art. 4. Toutes les marchandises qui seront transitées de la Belgique vers le Rhin, et vice-versa, par les eaux indiquées à l'article 2, payeront, en remplacement de tous droits de transit, de péage et autres de cette nature, un droit fixe, comme suit: 13¼ cents, argent des Pays-Bas, en remonte de l'Escaut occidental au Rhin; 9 cents, argent des Pays-Bas, à la descente du Rhin à l'Escaut occidental, par quintal de 50 kilogrammes.

L'augmentation et la réduction de ce droit stipulées dans les tarifs I et II de la liste A de la convention de Mayence du 31 Mars 1831, seront également appliquées à la navigation des eaux intermédiaires.

Le droit fixe sur le bois de charpente et de construction se payera au mètre cube des Pays-Bas, en suivant les proportions fixées par l'addition au tarif litt. C, annexé à la dite convention.

Il sera néanmoins libre au gouvernement des Pays-Bas d'ajouter à ce droit fixe telle partie des droits de navigation du Rhin, qu'il jugera convenable de ne pas faire percevoir pour les distances de Lobith jusqu'à Krimpen ou Gorcum, et vice-versa.

Art. 5. Le droit fixe ne pourra être augmenté directement ni indirectement, pas même par l'usage du papier timbré ou autres droits de ce genre.

Art. 6. Le droit fixe mentionné à l'article précédent, ayant été établi d'après celui auquel la navigation de la mer à Gorcum et vice-versa est assujettie, il est convenu que, si ce dernier droit venait à être augmenté, d'après le résultat du mesurage dont il est fait mention à l'article 4 de la convention de Mayence, le droit fixe pour la navigation de la Belgique à Gorcum et vice-versa subirait la même augmentation.

Art. 7. Si, par la suite, le droit fixe, établi sur la navigation de la mer à Gorcum et vice-versa, venait à être diminué, remboursé en tout ou en partie, ou entièrement aboli, celui sur la navigation de l'Escaut au Rhin et vice-versa, serait également diminué de plein droit dans la même proportion, ou entièrement aboli, de telle sorte que les conditions de navigation et de transit restent constamment, et sous tous les rapports, les mêmes pour le commerce des deux pays.

Art. 8. Il sera néanmoins facultatif aux intéressés d'opter en faveur du droit de transit ordinaire pour les marchandises destinées en transit de la Belgique vers le Rhin et vice-versa, par les eaux intermédiaires, lorsque ce droit serait moins élevé que le droit fixe, sous condition d'en faire la déclaration au premier bureau à l'entrée du territoire des Pays-Bas, et de remplir les formalités de douane, conformément à la législation générale sur la matière.

Art. 9. Les navires, exerçant la navigation sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, y seront assujettis au payement des droits de pilotage, de balisage et fanaux, ainsi qu'aux droits spéciaux établis sur les canaux et jonctions artificielles, dont ils feraient usage, sans que toutefois les bâtiments des Pays-Bas puissent être traités plus favorablement que ceux de la Belgique, et sans que les tarifs en vigueur au 19 Avril 1839 sur ces eaux puissent être augmentés.

Si, par suite de l'ouverture de voies nouvelles, soit artificielles, soit naturelles, il était nécessaire d'établir sur ces voies des droits de pilotage, balisage ou fanaux, ces nouveaux droits ne pourront être autres ni plus élevés que ceux compris aux tarifs précités.

Art. 10. Les marchandises venant de la Belgique ou du Rhin, par les eaux intermédiaires, seront admises dans les entrepôts de Dordrecht, Rotterdam et Amsterdam.

Celles de ces marchandises qui seraient ultérieurement déclarées à destination soit du Rhin, soit de la Belgique, par les eaux intermédiaires, seront affranchies des droits ordinaires de transit, qui seront, dans ce cas, remplacés par le droit fixe déterminé à l'article 4 et par ceux portés aux tarifs qui y sont mentionnés, quel que soit le lieu de l'entrepôt que l'on aurait choisi parmi ceux dénommés ci-dessus, sauf les formalités de douanes prescrites par la législation générale des Pays-Bas, comme garantie contre la fraude, et les dispositions des règlements locaux de la police des ports.

Les marchandises entreposées, ainsi qu'il vient d'être dit, comme appartenant au commerce entre la Belgique et le Rhin, ne payeront pour tout droit de magasin, de quai, de grue et de balance, et pour autant qu'il aura été fait usage de ces établissements, que les quotités indiquées comme maximum dans l'article 69 de la convention de Mayence.

Il ne pourra y avoir, quant à la hauteur des dits droits de quai, de grue, de balance et de magasin, aucune distinction entre les navires

Belges et leurs cargaisons, se rendant de la Belgique au Rhin et vice-versa, et les navires des Pays-Bas et leurs cargaisons, qui se rendent de ce Royaume au Rhin et vice-versa.

Art. 11. Pour profiter de l'affranchissement des droits ordinaires de transit aux entrepôts susmentionnés, les marchandises dont il s'agit doivent y être apportées par des navires dont les patrons sont munis de la patente prescrite par l'article 20 ci-après.

Art. 12. Les navires employés à la navigation de la Belgique au Rhin, ou vice-versa, pourront rompre charge dans les ports de Dordrecht, Rotterdam ou Amsterdam, y décharger les marchandises qui seront destinées, soit pour les entrepôts, soit pour la consommation des Pays-Bas, ou bien y compléter leur cargaison, après avoir acquitté, soit le droit ordinaire de transit, soit le droit fixe mentionné à l'article 4, conformément aux manifestes vérifiés dont les patrons ou conducteurs doivent être porteurs, et en se conformant, pour les marchandises destinées à être déchargées ou chargées dans les ports de mer susdits, aux dispositions de la loi générale des Pays-Bas concernant les droits d'entrée, de sortie et de transit.

Art. 13. Dans le cas où les patrons ou conducteurs de navires feraient usage de la faculté qui leur est laissée par l'article précédent, de rompre charge, soit partiellement, soit en totalité, les marchandises jouiront, tant pour la mise à quai que pour le transbordement ou la mise en entrepôt, s'il y a lieu, de tous les avantages accordés ou qui pourraient être accordés à la navigation des Pays-Bas vers le Rhin et vice-versa.

Art. 14. La perception des péages stipulés à l'article 4 se fera:

A. Pour le transit direct d'Anvers au Rhin, en amont à Bath, en aval à Gorcum;

B. Idem de Gand au Rhin, en amont au Sas de Gand, en aval à Gorcum;

C. En cas de transit par les entrepôts des Pays-Bas, au bureau de payement dans les places entrepositaires, au moment de la sortie de ces entrepôts.

Art. 15. Les patrons ou conducteurs exerçant le transit par les eaux intermédiaires, sans chargement ou déchargement, qui seront munis de manifestes en bonne et due forme, et qui auront rempli les autres conditions prescrites par le présent règlement, ne pourront être arrêtés en route, sous prétexte d'impôts de l'Etat à percevoir, ou de recherches à faire à cette fin sur les chargements, si ce n'est à un des bureaux de perception établis par les règlements, ou dans les cas prévus par l'article 26 ci-après.

Les dits patrons ou conducteurs ne seront tenus à d'autres formalités, par rapport aux douanes, qu'à faire apposer des plombs ou cachets aux écoutilles ou aux endroits servant de dépôts de marchandises, ou à recevoir à bord des gardiens, toutes les fois que l'autorité locale de la douane jugera convenable d'en mettre, afin d'empêcher la fraude, ou enfin à se soumettre à ces deux formalités réunies.

Art. 16. Le service des gardiens se bornera à la surveillance des bâtiments et des cargaisons ou des plombs et cachets dans le but indiqué.

Les patrons ou conducteurs des bâtiments sont tenus de faire participer ces gardiens à la nourriture de l'équipage, et de leur fournir le feu et la lumière nécessaires, mais il est défendu aux gardiens d'exiger, dans le cas prévu à l'article précédent, à ce titre et sous aucun prétexte, une rétribution quelconque du patron ou conducteur, et même d'en accepter l'offre.

Art. 17. Il n'y aura lieu à l'application des formalités des douanes, suivant les lois générales des Pays-Bas, que par rapport aux navires qui chargeront ou déchargeront, soit entièrement, soit partiellement, dans les ports de Dordrecht, Rotterdam, ou Amsterdam, conformément aux articles 5 et 6 de la convention de Mayence.

Ainsi, les patrons ou conducteurs munis de manifestes au voeu de l'article 18 et ayant rempli, quant au navire, les formalités des douanes suivant la législation des Pays-Bas, seront, en ce qui concerne les marchandises déclarées au droit fixe, exempts de ces formalités et jouiront des avantages des tarifs et du régime relatifs au transit direct.

Art. 18. Le patron ou conducteur ne pourra, en cas de transit par les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, opérer aucun chargement ou déchargement de marchandises, ailleurs que dans un des ports désignés à l'article 10 du présent règlement.

Il lui sera néanmoins permis de relâcher dans tout autre lieu et d'y opérer le déchargement entier ou partiel de son navire, si, par suite d'avarie ou autre circonstance extraordinaire, il était empêché de continuer sa route; pourvu qu'il se soit adressé préalablement aux employés des douanes les plus voisins ou, à leur défaut, à l'autorité locale la plus voisine, et qu'il se soumette aux mesures que ces employés ou autorités jugeront nécessaires pour prévenir toute importation clandestine.

Aussitôt son arrivée, le patron ou conducteur fera ses diligences afin de constater d'une manière légale la force majeure qui l'a obligé à relâcher.

Les mesures qu'il aurait prises de son chef, sans en avoir préalablement averti les employés, ou, en leur absence ou à leur défaut, l'autorité locale, et sans attendre leur intervention, ne seront excusables qu'autant qu'il prouvera d'une manière incontestable que le salut du bâtiment ou de la cargaison en a dépendu.

Le patron ou conducteur, en reprenant les marchandises pour continuer sa route, ne sera sujet à aucun droit d'entrée, ni de sortie ou de transit.

Art. 19. Les allégements ordinaires, pour cause d'avarie ou de gros temps, ou qui pourraient être temporairement nécessaires par manque d'eau, ne seront pas réputés chargements ou déchargements dans le sens de l'article précédent, lorsque ces allégements se feront sans toucher aux rivages et sous la surveillance des employés des douanes, et, en leur absence, sous celle de l'autorité locale la plus voisine.

Si des plombs ou cachets avaient été apposés aux écoutilles ou emplacements servant au dépôt de marchandises, le patron ou conducteur devra, dans les cas précités, s'adresser préalablement aux employés des douanes les plus voisins, pour faire lever les plombs ou scellés, en se soumettant aux mesures que ceux-ci jugeront nécessaires pour prévenir l'importation clandestine d'une partie de la cargaison.

Les marchandises allégées devront être rechargées dans les mêmes bâtiments qui les auront apportées avant d'avoir atteint le bureau du droit fixe à la sortie.

Art. 20. Chacun des deux gouvernements prendra les mesures nécessaires pour s'assurer de la capacité des personnes auxquelles il confie l'exercice de la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Au patron ou conducteur qui sera reconnu apte par les autorités de

son pays, il sera délivré une patente (permis) qui lui donnera le droit d'exercer la navigation des eaux précitées, dans toute leur étendue, conformément aux dispositions du présent règlement. Cette patente ne sera délivrée qu'à des sujets reconnus des deux Etats, et ne pourra être retirée que par le gouvernement qui l'aura délivrée.

Les bâtiments seront signalés dans ces patentes.

Art. 21. Le patron ou conducteur devra soumettre son bateau au jaugeage, opéré d'après une échelle graduée de décimètre en décimètre, suivant la méthode actuellement en vigueur sur le Rhin; il devra être porteur du certificat de jaugeage qui lui sera délivré par l'autorité compétente des pays respectifs.

Art. 22. Tout patron ou conducteur sera tenu, avant de partir du lieu de son chargement, de dresser un manifeste de sa cargaison suivant les lettres de voiture ou connaissements, qui y seront joints comme pièces justificatives, et indiquant la nature et la quantité des marchandises, ainsi que leur destinataire.

Ce manifeste, qui sera en tous points conforme au modèle annexé au présent règlement, devra être signé par le patron ou conducteur, qui sera responsable de son contenu.

Les employés du lieu de chargement viseront les manifestes, après s'être assurés de leur exactitude sous le rapport de la nature et de la quantité des marchandises. Ils veilleront à ce qu'il ne présente aucune rature, surcharge, interligne ou lacune.

Un duplicata du manifeste sera laissé au premier bureau de payement du droit fixe.

Art. 23. Les conducteurs de trains de bois représenteront un manifeste indiquant le nombre et le volume total des arbres, calculé en mètres cubes. Le contrôle en sera fait par les employés du droit fixe, conformément aux instructions et à la table de réduction actuellement en vigueur à cet effet sur le Rhin.

Art. 24. Les employés stationnés sur les lieux où sont situés les bureaux de perception du droit fixe, auront le droit de visiter les embarcations, pour en reconnaître le chargement, chaque fois qu'il y aura des soupçons sur l'exactitude des manifestes. Ce droit est indépendant de celui qu'auront les employés embarqués sur un bateau ou canot, d'exiger la représentation du manifeste de tout patron ou conducteur d'embarcation, en quelque endroit des eaux intermédiaires qu'il soit rencontré.

Dans l'un et l'autre cas les employés, s'ils en sont requis, devront justifier de leur qualité, par l'exhibition de leurs commissions.

Art. 25. Tout patron ou conducteur qui sera en défaut de produire, en étant requis, son manifeste et les pièces y jointes, en due forme, ne pourra profiter des avantages que lui assure le présent règlement.

Art. 26. Lorsqu'un patron ou conducteur sera prévenu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra pas invoquer la liberté de la navigation des eaux intermédiaires pour mettre, soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui de la part des employés des douanes, sans cependant qu'il puisse y avoir lieu à saisir, pour cause d'une pareille tentative, le reste du chargement, qui n'en aurait pas été l'objet, ni, en général, à sévir contre le patron d'une manière plus rigoureuse que ne l'ordonnent les lois générales des Pays-Bas.

Si, dans un des bureaux frontières du territoire des Pays-Bas, soit en entrant, soit en sortant, ou pendant la traversée de ce territoire, il est reconnu qu'un patron ou conducteur est porteur d'un manifeste tellement infidèle qu'il en résulte une fraude consommée ou tentée, il aura également, pour ce fait, encouru les peines portées par la loi contre les déclarations infidèles.

Art. 27. Le patron ou conducteur qui passera le bureau sans s'y présenter pour le payement des droits avec exhibition de son manifeste, ou qui en partira avant d'avoir effectué le payement, encourra la peine portée par l'article 35 ci-après, à moins qu'il n'y ait été contraint par une force majeure et apparente, afin de sauver son bateau, le chargement ou l'équipage.

En pareil cas il suffira que le patron ou conducteur se présente au bureau de perception, aussitôt que l'embarcation et les marchandises auront été mises en lieu de sûreté.

Art. 28. Le receveur du premier bureau du droit fixe, en cas de transit direct, ou celui de l'une des places entrepositaires désignées à l'article 10, en cas de transit par voie d'entrepôt, seront tenus de donner quittance, sans frais, au patron ou conducteur, de la somme perçue, et d'en faire mention au bas du manifeste.

Ces quittances énonceront distinctement le nombre des quintaux et le montant des différents droits payés.

Art. 29. Le patron ou conducteur pourra être obligé de prouver par la représentation de sa quittance au bureau de sortie, qu'il a acquitté les droits au bureau où il était tenu de les payer.

Faute de produire cette quittance, s'il en est requis, il sera, jusqu'à ce qu'il se soit justifié, regardé comme fraudeur et tenu de payer provisoirement l'amende déterminée par l'article 35.

Art. 30. Le droit fixe, perçu conformément au manifeste produit à cet effet au bureau de perception, ne sera pas restitué, lors même que les marchandises, en continuant leur voyage, auraient souffert une avarie extraordinaire, à moins toutefois que celles-ci ne soient déchargées et déclarées à la consommation des Pays-Bas.

Art. 31. Tout batelier, dont l'embarcation présentera plus d'enfoncement que le maximum de la charge indiqué par la ligne fixée par l'autorité compétente, sera puni d'après les lois du pays dans lequel la contravention aura été découverte.

En outre le contrevenant sera astreint, au port le plus voisin, de rompre charge jusqu'au dégré d'enfoncement légal.

Art. 32. Il est défendu au patron ou conducteur, sous peine d'une amende de 50 à 150 florins, de charger des marchandises sur le tillac.

Cette défense ne sera toutefois pas applicable aux bateaux à vapeur, pourvu que les marchandises ainsi chargées soient réunies dans un ou deux endroits, et recouvertes par une toile attachée au tillac, de manière à permettre le plombage, sans occasionner un surcroit de frais et de retard.

Toutes les exceptions à la défense précitée, qui sont ou seront accordées par rapport à la navigation du Rhin, s'appliqueront également et de la même manière à celle des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Art. 33. Les transports de poudre à canon se feront, dans tous les cas, sur des embarcations particulières, sans aucun mélange avec d'autres objets. Les bateaux chargés de poudre resteront, autant que faire se pourra, éloignés des rives, et, en cas de relâche, soit pour le déchargement, soit pour toute autre cause qui empêcherait la continuation du voyage, la police de

l'endroit le plus voisin en sera avertie, pour prendre les mesures que la sûreté publique pourrait exiger.

Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront punies d'une amende de 50 à 150 florins.

Art. 34. A l'égard d'autres matières inflammables ou corrosives, telles que acides sulfurique, muriatique, nitrique, briquets phosphoriques, allumettes à friction, etc., la police du port d'embarquement aura à décider si le transport doit en être fait sur des embarcations particulières, ou s'il peut l'être concurremment avec d'autres objets. Dans ce dernier cas, elle prescrira les mesures auxquelles le batelier aura à se soumettre, et en fera mention sur le manifeste du chargement.

Les contraventions aux dispositions du présent article seront punies d'après les lois respectives des États où elles auront été constatées.

Art. 35. La fraude, en matière de droit fixe, sera punie d'une amende du quadruple des droits fraudés, indépendamment du simple droit, qui devra toujours être acquitté en sus.

Art. 36. Quant aux peines que le patron ou conducteur encourt par suite de fausses déclarations et autres contraventions relatives aux droits d'entrée et de sortie territoriaux, il est renvoyé aux dispositions des articles 8, 10, 12, 15, 17, 18, 19 et 26 ci-dessus; le présent règlement ne devant porter aucune atteinte aux lois particulières des Pays-Bas, par rapport aux douanes.

Art. 37. Conformément à l'article 41 du traité du 5 Novembre 1842, les navires Belges, ainsi que leurs cargaisons, jouiront sur le Rhin Néerlandais de tous les droits et avantages stipulés par la convention de Mayence du 31 Mars 1831, en faveur des sujets des Etats riverains du Rhin en général.

Aussi longtemps que les susdits navires faisant la navigation précitée, ou leurs cargaisons, ne jouiront ni sur le Rhin et ses confluents régis par la dite convention, ni d'Anvers à Bath, ni de Gand au Sas de Gand, d'avantages autres ou plus grands que ceux accordés aux navires Néerlandais ou à leurs cargaisons, les navires Belges et leurs cargaisons ne payeront sur le Rhin Néerlandais depuis Gorcum ou Krimpen jusqu'à Lobith, tant à la remonte qu'à la descente, que les droits auxquels sont soumis les navires des Pays-Bas et leurs cargaisons qui se rendent de ce Royaume au Rhin et vice-versa.

Anvers, le 20 Mai 1843.

(*Suivent les signatures.*)

MANIFESTE

du patron ou conducteur . . . . de . . . .

Le bâtiment . . . . , de la capacité de . . . . quintaux, construit au chantier de . . . . , constructeur de navires, demeurant à . . . . , conduit sous pavillon (indiquer l'Etat auquel appartient le pavillon) par le soussigné, appartient en propriété à N. N. à . . . . (ou au soussigné). Il a été chargé à . . . . et contient ce qui suit:

Visa pour vérification du chargement.	N°. des connaissements dans l'ordre des numéros.	Noms des expéditeurs et des consignataires.	Lieu de destination des marchandises.	Colis, futailles etc.		Désignation exacte des marchandises d'après leur dénomination usitée dans le commerce.	Poids de chaque espèce de marchandises.		Montant	
				Nombre.	Marques et numéros.		Declaré.	Trouvé lors de la vérification, (lorsqu'elle a eu lieu et qu'elle a donné un résultat différent de la déclaration primitive).	du droit fixe.	des amendes, s'il en a été perçu.

Le soussigné affirme que le présent manifeste est exact sous tous les rapports et conforme au chargement. A . . . . Le . . . .

Anvers, le 20 Mai 1843. (*Suivent les signatures.*)

RÈGLEMENT *pour l'exécution de l'article* 9 *du traité du* 19 *Avril* 1839, *et du chapitre II, section IV, du traité du* 5 *Novembre* 1842, *relativement à la navigation de la Meuse.*

TITRE I.

Des droits de navigation et des moyens d'en assurer la perception.

Art. 1. En conformité des dispositions de l'acte général du congrès de Vienne, les péages sur la Meuse, depuis la frontière de France jusqu'à Gorcum, seront réglés suivant le décret du gouvernement Français du 10 Brumaire an XIV, sauf que le droit établi à raison de la largeur des bateaux sera calculé suivant leur capacité, sur le pied de $\frac{4}{5}$ de centime, argent de Belgique, par distance de cinq kilomètres et par tonneau d'un mètre cube.

Les trains de bois seront assujettis au même droit de $\frac{4}{5}$ de centime par distance de cinq kilomètres par mètre cube (stère).

Sauf les dispositions que chacun des deux gouvernements pourra prendre par rapport à la navigation intérieure, la perception des droits de navigation se fera aux bureaux ci-après designés:

à la descente:	à la remonte:
à Hastier-Lavaux.	à Gorcum.
à Dinant.	à Rossum.
à Namur.	à Katwijk.
à Huy.	à Venlo.
à Liége.	à Maaseyk.
à Eysden.	à Lixhe.
à Ruremonde.	à Liége.
à Venlo.	à Huy.
à Katwijk.	à Namur.
à Rossum.	à Dinant.

Les bateaux qui, soit à la descente, soit à la remonte, auront choisi la voie du Waal entre Rossum et Gorcum, au lieu de suivre celle de la basse Meuse, ne seront néanmoins assujettis qu'aux péages en raison de la dernière voie.

Art. 2. Il sera libre aux deux Etats de supprimer des bureaux de perception intermédiaires, là où ils exercent seuls la souveraineté sur le lit de la rivière, en faisant percevoir au bureau le plus proche de la frontière la totalité des droits de navigation, qui étaient dus jusqu'alors aux bureaux supprimés, sans que toutefois les patrons ou conducteurs puissent être tenus de payer une plus forte quotité de droits, que celle qu'ils auraient dû acquitter si les bureaux supprimés existaient encore.

Les gouvernements se communiqueront réciproquement les décisions qu'ils auront prises pour la suppression des bureaux ci-dessus mentionnés.

Art. 3. Les droits de navigation sur la partie de la Meuse, qui forme limite entre les deux Etats, seront partagés d'après l'étendue de leurs possessions respectives sur les deux rives.

En conséquence le gouvernement des Pays-Bas recevra, en conformité du tarif annexé au présent règlement:

à la descente :

Cinq centimes et trentre-trois millièmes par tonneau d'un mètre cube, pour sa quotité dans le droit de navigation de cette partie de la Meuse; et pour la distance parcourue jusqu'à l'entrée du canal du Zuid-Willemsvaart un centime et cinquante-un millièmes.

Le gouvernement Belge recevra, pour la première distance ci-dessus, quatre centimes et dix millièmes, et pour la seconde, soixante millièmes:

à la remonte :

Le gouvernement Belge recevra, pour la distance entière de cette même partie de la Meuse, quatre centimes et dix millièmes, et pour la distance jusqu'à l'entrée du canal du Zuid-Willemsvaart, trois centimes et cinquante millièmes.

Le gouvernement des Pays-Bas recevra cinq centimes et trente-trois millièmes, et pour la distance jusqu'à l'entrée du canal susdit, trois centimes et quatre-vingt-deux millièmes.

La perception se fera, conformément à l'article 1, à la descente, par le receveur Néerlandais du bureau d'Eysden, et à la remonte, par le receveur Belge du bureau de Maaseyk.

Art. 4. Les droits de navigation de la Meuse, établis par le présent règlement, seront payés, à chaque bureau de perception, d'après le tarif

ci-annexé, pour toute embarcation ou tout train de bois qui y passera ou qui en partira, et ce d'après la contenance mentionnée dans le document indiquant la capacité du bateau, ou d'après le nombre de mètres cubes en ce qui concerne les trains de bois.

Le payement aura lieu d'avance pour la distance à parcourir d'un bureau à l'autre, soit que l'embarcation parcoure ou non cette distance.

Art. 5. Il est néanmoins fait exception à cette règle par rapport aux bateaux qui, après avoir passé le premier bureau à la descente sur la frontière Néerlandaise, quitteront la Meuse pour entrer dans le canal du Zuid-Willemsvaart, auquel cas le droit ne sera dû qu'en raison de la distance à parcourir depuis le bureau dont il s'agit, jusqu'à l'entrée du dit canal.

Par contre les bateaux qui à la remonte passeront devant le bureau de Maaseyk, en destination du canal précité, ne seront assujettis aux droits qu'en raison de la distance depuis l'extrême frontière Belge jusqu'au dit canal.

Art. 6. Seront exempts de tous droits:

1°. Les bateaux chargés d'approvisionnements pour les armées et d'effets militaires appartenant à l'un ou l'autre des deux gouvernements respectifs;

2°. Les bateaux-pêcheurs, ceux servant à traverser la Meuse d'une rive à l'autre, les batelets contenant les agrès des bateaux et ceux servant à transporter les chevaux de halage d'un bord à l'autre;

3°. Les bateaux chargés d'engrais, de grains en gerbes et de fourrages pour lé compte des fermiers dans l'étendue de leurs exploitations, et ces mêmes bateaux allant ou revenant à vide dans la même étendue.

Art. 7. Les bateaux à vide ne payeront que la moitié du droit.

Les bateaux à vapeur ne payeront également que la moitié du droit, et seulement pour les parties de la cale destinées à recevoir un chargement de marchandises, ou pour les marchandises qui seraient chargées sur le tillac.

Art. 8. Il n'y aura pas lieu d'exiger de nouveaux droits de navigation sur les embarcations qui, après avoir acquitté les dits droits lors de leur passage à un bureau, seraient obligés, par force majeure constatée, d'y retourner ou même de rebrousser chemin plus loin.

Art. 9. Les payements se feront sur quittance, en monnaie ayant cours légal dans le pays où ils devront avoir lieu, le franc calculé à 47½ cents des Pays-Bas. Les monnaies inférieures à 50 centimes de Belgique ou 25 cents des Pays-Bas, ne seront toutefois admises que pour solde de fractions au-dessous de cette somme.

Art. 10. Les deux gouvernements ne pourront augmenter le tarif en aucune manière, pas même indirectement, en prescrivant l'usage du papier timbré ou en établissant d'autres droits de ce genre..

Art. 11. Les droits de navigation de la Meuse ne pourront être affermés, soit en masse, soit partiellement; la perception en sera faite dans chaque Etat pour son compte et par ses employés.

Les deux gouvernements s'obligent réciproquement à placer dans leurs bureaux de perception un nombre d'employés suffisant, pour que le service ne soit jamais en souffrance, que les patrons ou conducteurs n'éprouvent point de retard dans leur navigation, et sans que les dispositions de l'article 316 de la loi générale du 26 Août 1822 (*Journal Officiel* n°. 38) puissent être applicables à la perception du droit de navigation.

Art. 12. Les distances prises pour base du droit de navigation, n'ayant été déterminées que d'après des renseignements plus ou moins exacts, il pourra être procédé contradictoirement à un mesurage de la rivière dans toute sa longueur, sur le territoire des deux Etats, aux frais de celui qui en fera la demande.

Le droit sera rectifié, s'il y a lieu, d'après les distances reconnues par ce mesurage.

Art. 13. Tout propriétaire ou conducteur de bateau sera tenu, avant de l'employer à la navigation de la Meuse, conformément au présent règlement, de le soumettre au jaugeage des employés désignés à cet effet par les gouvernements respectifs.

Le mesurage, par tonneau d'un mêtre cube, sera fait d'après le règlement sur cette matière du 20 Octobre 1819, n°. 1, actuellement en vigueur dans les deux pays.

Indépendamment de la marque imprimée au moyen d'un fer rouge sur le bateau, indiquant son numéro et sa capacité, le propriétaire devra faire répéter cette indication, aux endroits les plus apparents des deux côtés des bateaux, en chiffres blancs sur un fond noir, peints à l'huile de la grandeur d'un décimètre ou palme.

Art. 14. Tout conducteur de bateau sera tenu de représenter, sur la réquisition qui lui en sera faite par les employés chargés de la perception ou de la surveillance du droit de navigation, le document authentique indiquant la capacité du bateau.

Tout conducteur de trains de bois sera tenu de déclarer aux mêmes employés le nombre de mètres cubes dont le train est composé.

Art. 15. Les tarifs seront affichés dans les bureaux de perception.

TITRE II.

De l'application à la navigation, des lois sur les douanes des Etats respectifs.

Art. 16. Les bateaux appartenant à la navigation de la Meuse, ainsi que leurs cargaisons, venant du Rhin ou des Pays-Bas, passeront librement en transit direct et sans être obligés de rompre charge par toute l'étendue de la Meuse jusqu'en France, et ne payeront en remplacement de tous droits de transit, péages et autres de cette nature, que ceux établis par l'article 1er du présent règlement; et réciproquement les bateaux et leurs cargaisons, venant de la France ou de la Belgique, pourront, aux mêmes conditions, faire usage de la Meuse pour se rendre au Rhin ou dans les Pays-Bas.

Art. 17. Les cargaisons entières ou partielles des bateaux mentionnés à l'article précédent, seront reçues et pourront rester déposées pendant un temps indéterminé, tant pour la consommation que pour le transit, dans les entrepôts Néerlandais admis pour les marchandises appartenant à la navigation Rhénane, avec faculté d'option, en cas de transit, suivant les dispositions établies pour ces entrepôts, entre le payement des droits ordinaires d'après les tarifs des Pays-Bas, et celui du droit fixe mentionné à l'article 4 de la convention de Mayence du 31 Mars 1831.

En retour, l'entrepôt public de Liége sera ouvert aux cargaisons mentionnées ci-dessus. Elles pourront y être déposées pendant un temps indé-

terminé et être déclarées en consommation ou en transit par la Meuse, soit qu'elles viennent de la France, des Pays-Bas ou du Rhin, avec faculté d'option, en cas de transit, entre les droits ordinaires d'après le tarif Belge, et le payement du droit mentionné à l'article 1er du présent règlement.

Les marchandises sortant des entrepôts indiqués ci-dessus, et destinées à la consommation, seront assujetties aux droits d'après les lois et tarifs des pays respectifs.

Art. 18. Les marchandises entreposées ainsi qu'il vient d'être dit, comme appartenant au commerce de la Meuse, ne payeront pour tous droits de magasin, de quai, de grue et de balance, et pour autant qu'il aurait été fait usage de ces établissements, que la quotité indiquée comme maximum pour les entrepôts du Rhin.

Il ne pourra y avoir lieu, quant à la hauteur des droits ci-dessus mentionnés, à aucune distinction entre les cargaisons des différents bateaux exerçant la navigation de la Meuse.

Art. 19. Le patron ou conducteur d'un bateau destiné à parcourir la Meuse en transit direct sans rompre charge, sera tenu, avant de partir du lieu du chargement, de dresser un manifeste de sa cargaison, suivant les lettres de voiture ou connaissements, qu'il devra se faire délivrer, indiquant la nature et la quantité de marchandises, avec désignation de la personne à qui l'expédition en est faite.

Ce manifeste, qui sera en tout point conforme au modèle joint au présent règlement, devra être signé par le patron ou conducteur, qui sera responsable de son contenu.

Art. 20. Le manifeste ainsi que les lettres de voiture ou connaissements, qui devront accompagner le chargement, seront représentés par le patron ou conducteur aux employés des douanes au premier bureau à l'entrée, et au dernier bureau à la sortie du territoire qu'il traversera en transit direct.

Ces employés s'assureront, par une visite sommaire, de la conformité du chargement avec le manifeste et les pièces y jointes, et ce indépendamment des mesures de précaution mentionnées à l'article 24.

Art. 21. Indépendamment des obligations prescrites par les articles 19 et 20, le patron ou conducteur sera obligé de représenter son manifeste aux employés des douanes qui lui en feront la demande, en quelque endroit de la Meuse qu'il puisse se trouver. A défaut de le représenter, il ne pourra pas profiter des avantages que lui assure le présent règlement.

Art. 22. Le patron ou conducteur de bateau muni du manifeste en bonne et due forme, dont il est parlé à l'article 19, ne pourra être arrêté en route sous prétexte de perception d'impôts de l'Etat ou de recherches à faire à cette fin sur le chargement, si ce n'est aux bureaux de douanes à l'entrée ou à la sortie du territoire des deux gouvernements, ou dans les cas prévus par l'article 31.

Art. 23. Chacun des deux Etats aura le droit de déterminer, à son gré, les ports et les différents lieux d'atterrage où il sera exclusivement permis de prendre charge ou de décharger.

Néanmoins, lorsqu'un patron ou conducteur sera empêché pour cause de gros temps, de voie d'eau ou d'autres accidents, de continuer sa route, il lui sera permis de mettre son bateau en tout autre lieu de sûreté ; il pourra même, au besoin, le faire décharger en tout ou en partie, pourvu que, dans l'un et l'autre cas, cela ait lieu sous la surveillance des employés des douanes et, en leur absence ou à leur défaut, sous celle de l'autorité locale.

Toutefois le patron ou conducteur, en reprenant les marchandises pour continuer sa route, ne sera pas, par ce fait, soumis aux droits suivant le tarif du pays.

Lorsqu'en pareille circonstance, le patron ou conducteur arrivera dans un endroit où il n'y a point d'employés de douanes, il devra de suite donner connaissance de son arrivée à l'autorité locale, et faire ses diligences afin de constater d'une manière légale la force majeure qui l'a obligé à relâcher.

Les employés des douanes du poste le plus voisin du même territoire en seront immédiatement avertis, pour qu'ils puissent prendre des mesures ultérieures de surveillance.

Tout ce que le patron ou conducteur aurait fait de son chef sans en avoir préalablement averti les employés ou, en leur absence et à leur défaut, l'autorité locale, et sans attendre leur intervention, ne sera excusable qu'autant qu'il prouvera, d'une manière incontestable, que le salut du bateau ou de son chargement en dépendait.

Art. 24. Indépendamment du manifeste, le patron de bateaux destinés à parcourir, sans rompe charge, des distances où la souveraineté sur la Meuse appartient avec ses deux rives à un seul et même gouvernement, ne sera tenu, à l'entrée de ce territoire, à remplir d'autres formalités de douane, que de faire apposer des plombs ou cachets aux écoutilles et aux emplacements servant de dépôt de marchandises, ou de recevoir à bord des gardiens, toutes les fois que les employés des douanes le jugeront convenable, ou enfin de se soumettre à ces deux formalités réunies.

Art. 25. Il sera toutefois loisible au patron ou conducteur de bateaux mentionnés à l'article précédent, d'invoquer, en remplacement des dispositions concernant les manifestes, l'application des formalités des douanes suivant la législation du pays dont il voudra traverser le territoire en transit direct, pourvu qu'il en fasse la demande par écrit au premier bureau à l'entrée de ce territoire.

Il pourra même être obligé de se soumettre aux formalités de douane selon la même législation, lorsque le transit s'opérera par bateaux ouverts ou par bateau dont la fermeture des écoutilles ou autres issues des emplacements servant de dépôts de marchandises, ne pourrait pas être suffisamment assurée au moyen de plombs ou cachets.

Dans l'un et l'autre cas, il n'y aura pas lieu au payement du droit de transit, mais seulement à celui des droits dus d'après l'article 1er du présent règlement.

Art. 26. Il y aura lieu à l'application des formalités des douanes suivant la législation des Etats respectifs, par rapport aux bateaux qui chargeront ou déchargeront, soit entièrement, soit partiellement, dans les entrepôts ouverts au commerce de la Meuse, ou lorsqu'il s'agira de marchandises dont la destination, en arrivant dans l'un ou l'autre pays, serait d'y être livrées à la consommation, ou qui y seraient embarquées pour l'exportation.

Art. 27. Les allégements ordinaires pour cause d'avarie ou de gros temps, ou qui pourront être temporairement nécessaires en quelques endroits de la rivière, eu égard à l'état moins favorable de son lit pour la navigation, ne seront pas réputés chargements ou déchargements dans le sens de l'article précédent, lorsque ces allégements se feront sur la rivière sans toucher aux rivages, et sous la surveillance des employés des doua-

nes et, en leur absence ou à leur défaut, sous celle de l'autorité locale la plus voisine.

Art. 28. Le service des gardiens se bornera à la surveillance des bateaux et des chargements ou des plombs et cachets.

Le patron ou conducteur du bateau est tenu de les faire participer à la nourriture de l'équipage, et de leur fournir le feu et la lumière nécessaires; mais il est défendu à ces gardiens d'exiger ou d'accepter en outre à ce titre et sous aucun prétexte, une rétribution quelconque du patron ou conducteur.

Art. 29. Lorsque, en cas de plombage ou d'apposition de cachets aux écoutilles ou emplacements servant de dépôt de marchandises, le patron ou conducteur du bateau sera obligé, par manque d'eau ou par suite d'autres circonstances extraordinaires, d'en alléger le chargement, il devra s'adresser aux employés des douanes du poste le plus voisin, pour faire lever les plombs ou cachets, en se soumettant aux mesures ultérieures que ceux-ci jugeront nécessaires pour prévenir l'importation clandestine d'une partie du chargement.

Art. 30. Si, dans un des bureaux frontières d'un territoire, soit en entrant, soit en sortant, ou pendant sa traversée, il est reconnu qu'un patron ou conducteur est porteur d'un manifeste infidèle, et qu'il en résulte une fraude consommée ou tentée, il aura, pour ce fait, encouru les peines portées par la loi du pays contre les fausses déclarations.

Art. 31. Lorsqu'un patron ou conducteur sera prévenu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra pas invoquer la liberté de la navigation, pour mettre, soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui de la part des employés des douanes, sans cependant qu'il puisse y avoir lieu à saisir, pour cause de cette tentative, le reste du chargement qui n'en aurait pas été l'objet, ni, en général, à sévir contre le patron ou conducteur d'une manière plus rigoureuse que ne l'ordonnent les lois générales en vigueur dans l'Etat où la contravention a été constatée.

TITRE III.

Du droit d'exercer la navigation.

Art. 32. Chacun des deux gouvernements prendra les mesures nécessaires pour s'assurer de la capacité des personnes auxquelles il confiera l'exercice de la navigation de la Meuse.

Il sera délivré une patente ou permis au patron ou conducteur reconnu apte par l'autorité de son pays, et cette pièce lui donnera le droit d'exercer la navigation conformément au présent règlement, dans toute l'étendue de la Meuse.

Les patentes de navigation ne seront délivrées qu'à des sujets des Etats riverains de la Meuse; les bâtiments seront signalés dans ces patentes.

Art. 33. Le patron ou conducteur, admis à la navigation de la Meuse, ne pourra nulle part être contraint à décharger malgré lui ou à transférer son chargement sur d'autres embarcations.

Tous les droits, priviléges et usages, qui pourraient exister en opposition directe ou indirecte avec la présente disposition, sont et demeurent supprimés, sans qu'ils puissent être rétablis sous quelque dénomination que ce soit.

Art. 34. Le nombre de patrons ou conducteurs sur la Meuse est indéterminé.

Les patrons ou conducteurs exploitant la navigation sur les rivières confluentes de la Meuse, de même que les patrons ou conducteurs du Rhin et de l'Escaut, seront admis par réciprocité à la navigation de la Meuse.

Il suffira dans ce cas, que les patrons ou conducteurs constatent leurs droits à la navigation de l'un des dits fleuves ou rivières.

Art. 35. Le transport des personnes, chevaux, voitures, effets et autres objets, d'une rive à l'autre, et tout ce qui tient au commerce ordinaire des deux rives, n'a rien de commun avec le présent règlement, pas plus que la navigation d'un patron ou conducteur restreint à l'exercer dans le parcours du territoire de son pays sans en dépasser les limites; un tel patron ou conducteur n'étant assujetti qu'aux autorités du pays où il exerce son métier.

Art. 36. Le gouvernement du pays où le patron ou conducteur est domicilié, a seul le droit, pour des motifs graves, de lui retirer la patente (permis), qui lui aura été délivrée.

Cependant cette disposition n'exclut pas le droit qu'auront les Etats respectifs, de faire poursuivre et juger le patron ou conducteur prévenu d'un délit ou crime, commis sur leur territoire, et de demander même, selon les circonstances, aux autorités de son domicile, que sa patente lui soit retirée.

Art. 37. Lorsqu'il s'agira d'établir un service de navigation à jours et heures fixes, pour le transport des voyageurs et de leurs effets, ou de marchandises d'un pays vers l'autre, la demande d'autorisation devra être faite simultanément aux deux gouvernements, qui, s'il y a lieu, en feront l'objet d'une négociation.

TITRE IV.

De la police pour la sûreté de la navigation et du commerce.

Art. 38. Les deux gouvernements s'engagent à donner leur attention particulière à ce que les chemins de halage, existant sur les bords de la Meuse, soient mis et entretenus en bon état, et que toutes les réparations nécessaires aient lieu chaque fois, sans aucun retard, aux frais de qui il appartiendra, et de manière à ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Ils s'engagent, de plus, à prendre, dans l'étendue de leurs territoires respectifs, les mesures nécessaires pour que les moulins et autres usines à établir sur la Meuse, ainsi que les batardaux et ouvrages d'art quelconques, ne puissent entraver la navigation, et, en outre, à faire cesser à leurs frais tous les obstacles qui pourraient se rencontrer dans le lit de la Meuse, lorsque ces obstacles résulteront du défaut de surveillance ou d'entretien convenable.

Les travaux qui devront s'exécuter sur le territoire mixte, pour l'entretien en bon état du lit de la Meuse, devront être exécutés aux frais des deux gouvernements, après qu'ils se seront entendus sur l'utilité des travaux.

Art. 39. Afin de conserver les chemins de halage, les berges, travaux d'art et garde-corps, il ne pourra être attaché plusieurs chevaux de front à chacune des cordes de halage.

Il est défendu de déposer sur ces chemins du gravier, des pierres, bois, immondices, de la paille ou du fumier, ainsi que tout autre objet qui pourrait empêcher la circulation et embarrasser les berges.

Art. 40. Les patrons ou conducteurs, dont les bateaux couleraient bas, sont tenus, aussitôt après l'accident, de faire placer une balise au dessus de ces bateaux.

Ils seront tenus de faire relever sans délai les bateaux, et de faire repêcher les marchandises, les agrès et tous autres objets qui seraient restés au fond de l'eau.

Art. 41. Partout où la localité de la Meuse rend nécessaire le balisage pour la sûreté de la navigation, les droits ou salaires existants seront maintenus et devront être les mêmes pour tous ceux qui exercent la navigation sur la Meuse.

Art. 42. Conformément à l'usage adopté pour la navigation de la Meuse, lorsque les eaux sont au-dessous d'un mètre à l'échelle de l'étiage, il sera facultatif aux patrons ou conducteurs de coupler à la descente deux bateaux et une nacelle, dont la contenance réunie ne dépassera pas cent dix tonneaux; la faculté de coupler trois embarcations cessera lorsque les eaux auront atteint une hauteur au-delà de un mètre.

Les bateaux de toute espèce devront toujours avoir vingt-cinq centimètres de franc bord au-dessus de l'eau, tout compris, jambresse et bortingle, que le bortingle soit un waterbord faisant corps avec le jambresse (gangboord), ou qu'il soit composé de simples flaches (hausses mobiles) bien ajustées et étoupées de manière à ce que l'eau ne pénètre pas dans le bateau.

Art. 43. Les transports de poudre à canon se feront dans des embarcations particulières, sans aucun mélange d'autres objets. Ces bateaux resteront, autant que possible, éloignés des habitations, et se conformeront au surplus exactement aux précautions prescrites par chaque Etat dans l'intérêt de la sûreté publique.

Art. 44. Il sera défendu aux fermiers des bacs et nacelles servant au passage d'une rive à l'autre, d'entraver la circulation des bateaux; les patrons ou conducteurs de ceux-ci ne pouront également stationner de manière à empêcher le service des fermiers ou les abords aux abreuvoirs publics.

TITRE V.

Des fraudes, contraventions, poursuites et pénalités.

Art. 45. La fraude des droits de navigation sera punie d'une amende du sextuple des droits fraudés, non compris le montant du droit, qui devra toujours être acquitté en sus.

Les autres contraventions au présent règlement seront punies d'une amende de 25 à 100 francs. Quant aux peines que le patron ou conducteur encourra par suite de manifestes infidèles, fausses déclarations ou autres infractions aux lois des douanes, elles seront appliquées suivant la législation sur cette matière dans les Etats respectifs.

Art. 46. Le patron ou conducteur qui ne représentera pas, lorsqu'il en sera requis, la quittance des droits de navigation qu'il aura dû payer au bureau précédent, sera passible de l'amende établie contre la fraude des dits droits.

Il sera soumis à la même amende, lorsqu'il passera devant un bureau sans s'y présenter pour le payement du droit, ou qu'il en partira avant d'avoir effectué ce payement, à moins qu'il n'y ait été contraint par une force majeure, dans quel cas il devra se présenter au bureau de perception aussitôt après que la cause de l'empêchement aura cessé.

Art. 47. En cas de contravention au présent règlement, les embarcations, ainsi que leurs chargements, pourront être retenus jusqu'à ce qu'il ait été fourni bonne et valable caution pour la partie contrevenante, tant pour les peines et amendes encourues, que pour les droits dus, et qu'en outre il ait été fait élection de domicile dans le pays où la contravention aura été commise.

Art. 48. Le patron ou conducteur sera, dans tous les cas, responsable des amendes encourues pour contraventions au présent règlement par les gens de son équipage, ou ceux employés à son service, sauf son recours contre ceux qui par leurs faits ou omissions y auraient donné lieu.

Art. 49. Les contraventions au présent règlement seront constatées suivant les lois du pays où elles auront été commises.

Toutes les actions, résultant des dispositions du même règlement, seront portées devant le juge du pays où le fait aura eu lieu.

Les causes y seront poursuivies, instruites et jugées comme matières sommaires, et les jugements et arrêts mis à exécution, le tout conformément aux lois en vigueur.

TITRE VI.

Des inspecteurs de la navigation et de leurs attributions.

Art. 50. Chacun des deux gouvernements nommera un inspecteur pour la navigation de la Meuse. Ces inspecteurs exerceront leurs fonctions exclusivement dans les limites du pays auquel ils appartiennent, sauf toutefois qu'ils pourront visiter les bureaux établis pour la perception commune du droit de navigation; les employés de ces bureaux seront tenus de leur exhiber les registres et documents servant à la perception, au contrôle et à la comptabilité du même droit, et de leur donner à cet égard tous les renseignements nécessaires.

Art. 51. Aussi souvent que le besoin du service l'exigera, et au moins une fois par an, ils seront tenus de faire une tournée de leur inspection, afin de reconnaître l'état du lit de la rivière et les obstacles que la navigation pourrait rencontrer; ils visiteront les chemins de halage, et adresseront à leurs gouvernements des rapports détaillés sur ces objets, de même que sur les contraventions au présent règlement qu'ils auraient pu remarquer ou dont ils auraient eu connaissance par d'autres voies.

Art. 52. Dans le mois de Mai de chaque année, les deux inspecteurs se réuniront alternativement une année à Maastricht et l'autre à Liége, pour s'entendre sur les propositions à faire à leurs gouvernements dans l'intérêt du commerce et de la navigation de la Meuse.

Ils se communiqueront réciproquement les observations et les plaintes qui pourraient avoir été faites par rapport à l'exécution du présent règlement; ils recueilliront à cet égard tous les renseignements nécessaires, et pourront, au besoin, se rendre simultanément sur les lieux pour vérifier les faits contestés.

Art. 53. Lors de leur réunion annuelle, les deux inspecteurs arrêteront les recettes de l'année écoulée, qui auront été faites aux bureaux du chef de la perception commune; ils en feront le partage suivant les dispositions de l'article 3 du présent règlement, et feront effectuer le versement du solde de compte au bureau le plus voisin du pays auquel ce solde sera reconnu appartenir.

Anvers, le 20 Mai 1843.

(*Suivent les signatures.*)

Annexe au Règlement sur la navigation de la Meuse.

TARIF *des droits de navigation établis sur la Meuse, depuis Hastier-Lavaux jusqu'à Gorcum, à percevoir des bateaux et des trains de bois, à raison de chaque mètre cube de contenance ou de volume, sauf les exemptions et réductions mentionnées au Règlement.*

Pour la distance de	Pour la distance à	En descendant au bureau de	Droits par mètre cube. Centimes.	Droits par mètre cube. Mill.	En remontant au bureau de	Droits par mètre cube. Centimes.	Droits par mètre cube. Mill.
La frontière de France et de Belgique.	Dinant.	Hastier-Lavaux.	3	06	Dinant.	3	06
Dinant.	Namur.	Dinant.	4	32	Namur.	4	32
Namur.	Huy.	Namur.	5	15	Huy.	5	15
Huy.	Liége.	Huy.	5	48	Liége.	5	48
Liége.	La frontière de Belgique à Navagne.	Liége.	2	50	Lixhe.	2	50
Navagne.	L'entrée du canal dit Zuid-Wilemsvaart.	Eijsden.	2	11			
Navagne.	La frontière des Pays-Bas sur la rive gauche de la Meuse.	Eijsden.	9	43	Maaseyk.	9	43
La frontière des Pays-Bas sur la rive gauche de la Meuse.	L'entrée du canal dit Zuid-Wilemsvaart.				Maaseyk.	7	32
La frontière des Pays-Bas sur la rive gauche de la Meuse.	Venlo.	Ruremonde.	7	35	Venlo.	7	35
Venlo.	Katwijk.	Venlo.	9	06	Katwijk.	9	06
Katwijk.	Rossum.	Katwijk.	10	60	Rossum.	10	60
Rossum.	Gorcum.	Rossum.	6	90	Gorcum.	6	90

Anvers, le 20 Mai 1843. (*Suivent les signatures.*)

Annexe au Règlement sur la navigation de la Meuse.

OBSERVATION.

Les receveurs des droits de navigation prendront des duplicata des manifestes, pour justification de leurs recettes. Ils inscriront dans les 9e et 10e colonnes le montant des droits et amendes perçus, en toutes lettres, et signeront conjointement avec un autre employé.

MANIFESTE

du patron ou conducteur . . . . *de* . . . .

Le bâtiment . . . . de la capacité de . . . . tonneaux, construit à . . . . , naviguant sous pavillon . . . . , et conduit par le soussigné, appartenant en propriété à N. N. à . . . . (ou au soussigné); il a été chargé à . . . . et contient ce qui suit:

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Visa pour vérification du chargement.	N°. des connaissements ou lettres de voiture.	Noms des expéditeurs et des consignataires.	Lieu de destination des marchandises.	Colis, futailles etc.		Désignation exacte des marchandises, d'après leur dénomination usitée dans le commerce.	Poids de chaque espèce de marchandises.	Montant des	
				Nombre.	Marques et numéros.			droits de navigation.	amendes, s'il en a été perçu.

Le soussigné affirme que le présent manifeste est exact sous tous les rapports, et conforme au chargement.

A . . . . le . . . .

Anvers, le 20 Mai 1843.

(*Suivent les signatures.*)

Article additionnel, *ajouté au Règlement pour l'exécution de l'article* 9 *du traité du* 19 *Avril* 1839, *et du chapitre II, section IV, du traité du* 5 *Novembre* 1842, *relativement à la navigation de la Meuse, arrêté et signé à Anvers, le* 20 *Mai* 1843.

Les fontes de fer seront, au transit par la Meuse à travers le territoire Belge, assujetties au droit spécial de cinq francs par cent kilogrammes, aussi longtemps que le système des zônes sera maintenu en France, pour l'importation de ce produit.

De plus, le transit, par la même voie, des fils et tissus de lin et de chanvre reste prohibé.

Toutefois, la disposition qui précède, relative aux fils et tissus de lin et de chanvre, cessera d'être en vigueur en même temps que la convention de commerce conclue entre la Belgique et la France, le 16 Juillet 1842.

Le présent article additionnel aura la même force et valeur que s'il était ou avait été inséré mot à mot dans le susdit règlement.

Arrêté et signé à la Haye, le 7 Août 1843, entre le baron Huyssen de Kattendijke, Ministre des Affaires Etrangères de S. M. le Roi des Pays-Bas, et le Général Prisse, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges.

(*L. S.*) HUYSSEN VAN KATTENDIJKE. (*L. S.*) PRISSE.

RÈGLEMENT *pour l'exécution de l'article* 10 *du traité du* 19 *Avril* 1839, *et du chapitre II, section II, du traité du* 5 *Novembre* 1842, *relativement à la navigation du canal de Terneuzen.*

Les commissaires Néerlandais et Belges, réunis à Anvers, en vertu du § 6 de l'article 9 du traité de Londres du 19 Avril 1839, autorisés par leurs gouvernements à s'occuper de la révision du règlement général sur le canal de Terneuzen, du 9 Avril 1830;

Vu l'article 10 du même traité;

Vu les articles 26 à 37 du traité signé à la Haye le 5 Novembre 1842, ainsi conçus:

„*Art.* 26. Les navires venant de la mer pour se rendre en Belgique „par le canal de Terneuzen, ou vice-versa, ne seront assujettis, pour le par- „cours de ce canal et la manoeuvre des ponts et des écluses, au payement „d'aucun droit, péage ou rétribution, quelles qu'en puissent être la dénomi- „nation et l'espèce, soit au profit des Pays-Bas, soit au profit de la Belgique.

„*Art.* 27. Les navires non-mentionnés à l'article ci-dessus ne seront „assujettis, pour le parcours du canal de Terneuzen, à aucun autre péage „ou rétribution, qu'aux droits dont il sera parlé dans les articles ci-après.

„*Art.* 28. Les tarifs et arrêtés réglementaires de la navigation sur le „canal de Terneuzen seront revisés de commun accord dans leur application „à la navigation intérieure de ce canal.

„Jusqu'à ce que cette révision ait eu lieu, la perception se fera d'après „le mode en vigueur.

„Dès à présent les droits de navigation sont réduits aux deux tiers du „tarif actuel, et à moitié pour les barques et bateaux à vapeur faisant un „service public périodique pour transport de voyageurs ou de marchandises. „Les bâtiments et embarcations exclusivement chargés de poisson frais, „engrais, pierres, chaux, charbon de terre et tourbes, ne payeront égale- „ment que la moitié des droits fixés par le tarif précité.

„*Art.* 29. Le tonnage des bâtiments et embarcations sera calculé à „raison de un mètre cube, conformément aux règles tracées par la décision „du 20 Octobre 1819, encore en vigueur dans les deux pays.

„Le même mode sera suivi pour les bateaux à vapeur; mais leur ton- „nage imposable ne sera calculé que sur les parties de la cale destinées à „recevoir un chargement de marchandises.

„*Art.* 30. Le pilotage, s'il y a lieu, soit pour l'entrée ou pour la sortie

„de Terneuzen, soit pour le parcours du canal, ne pourra être rendu „obligatoire, et aucun droit de pilotage ne pourra être exigé des capitai-„nes de navires qui ne feraient pas usage de pilotes.

„*Art.* 31. Lorsque le tirant d'eau d'un navire ne lui permettra pas de „naviguer sur le canal, ou qu'il y aura, pour toute autre cause, nécessité „d'alléger, tout ou partie de son chargement pourra être transbordé sur „des alléges, après en avoir préalablement averti les employés des douanes „au poste le plus voisin de l'endroit où l'allégement devra avoir lieu. Le „transbordement s'effectuera sous la surveillance des douanes du pays où „il aura lieu, conformément aux lois en vigueur.

„*Art.* 32. Les alléges dont il est parlé à l'article ci-dessus n'auront à „supporter le payement d'aucun droit de navigation, sous quelque déno-„mination que ce puisse être.

„Il en sera de même pour les bois amenés par les navires allégés, que ces „navires traîneront en radeau à la remorque, le tout pour autant que les „alléges et les bois en radeau passeront simultanément avec le navire dont „le chargement a été allégé.

„*Art.* 33. Les navires allant de la Belgique à la mer par le canal de „Terneuzen et l'Escaut occidental, et vice-versa, seront exempts de toute „visite et formalités de la douane Néerlandaise, à leur entrée, à leur sortie „et pendant le parcours du canal de Terneuzen, sauf l'apposition des plombs „ou scellés aux écoutilles et aux autres issues, ou la mise à bord de gar-„diens, dont le nombre ne dépassera pas celui de deux.

„Les gardiens participeront au feu, à la lumière et à la nourriture de „l'équipage, mais il leur est défendu de recevoir aucune rétribution, in-„demnité ou salaire des capitaines.

„*Art.* 34. Les formalités de douane sur le territoire Néerlandais, en ce „qui concerne les navires se rendant de Gand à un autre port de la Bel-„gique, et vice-versa, seront déterminées par la commission mixte d'Anvers.

„Ces formalités ne pourront être plus rigoureuses que celles admises pour „la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

„*Art.* 35. Les navires chargés de marchandises destinées en transit de „Gand pour le Rhin, et vice-versa, par le canal de Terneuzen, ne seront „assujettis, quant aux douanes, sur le territoire Néerlandais ou le territoire „Belge, qu'aux formalités stipulées pour la navigation des eaux intermé-„diaires entre l'Escaut et le Rhin.

„*Art.* 36. Les marchandises destinées soit au transit ordinaire, soit à „la consommation ou à destination des entrepôts, seront régies respecti-„vement par les lois en vigueur dans les deux pays.

„*Art.* 37. Tout fait ou toute tentative de fraude sera constaté et puni „suivant les dispositions des lois en vigueur dans le pays où le délit aura „eu lieu."

Sont convenus des dispositions suivantes:

TITRE I.

Perception des droits de navigation.

Art. 1. Les deux gouvernements, désirant attendre que l'expérience ait démontré s'il y a des motifs d'apporter des changements au taux des droits de navigation sur le canal de Terneuzen, il est entendu que les

droits établis par le règlement du 9 Avril 1830, et modifiés par le traité du 5 Novembre 1842, resteront en vigueur jusqu'à ce que cette révision ait eu lieu de commun accord.

Art. 2. Les droits seront respectivement perçus par les préposés du canal nommés à cet effet, aux bureaux de

Gand,
Sas de Gand, et
Terneuzen,

ainsi qu'à chaque pont.

Ces bureaux de perception seront indiqués par des écriteaux; le tarif y sera affiché.

Art. 3. Il est défendu aux capitaines ou patrons de navires ou autres embarcations, de dépasser les bureaux mentionnés ci-dessus ou les ponts, avant d'avoir acquitté les droits dus.

Les employés chargés de la perception délivreront, contre le payement des droits, des quittances extraites d'un registre à souches.

Il ne sera pas donné de quittance de payement des droits au passage des ponts (bruggelden).

Art. 4. Les droits, payables par tonneau, seront perçus conformément aux règles tracées par la décision du 20 Octobre 1819, sans qu'il y ait lieu à distinguer si les navires ou bateaux sont à vide ou chargés, en tout ou en partie.

La perception se fera d'après le certificat de jaugeage dont le capitaine ou batelier devra être porteur.

Art. 5. A la demande des préposés du canal, les capitaines ou bateliers pourront être tenus de se rendre à terre aux bureaux de perception, pour justifier du payement des droits, de la capacité de leurs bateaux et de la nature de leur chargement.

Quant aux navires qui jouissent de l'exemption des droits de navigation, ils en justifieront au premier bureau d'entrée sur chaque territoire, par l'exhibition des connaissements et autres papiers de bord.

Art. 6. A défaut de produire le certificat de jaugeage, ou si l'employé chargé de la perception des droits a des soupçons graves sur l'exactitude de ce certificat, d'après les dimensions extérieures du bateau, le patron sera obligé de payer d'après une évaluation approximative du tonnage à faire par le dit employé, à moins qu'il ne préfère se soumettre à une vérification au même bureau de perception. Dans ce cas, les frais seront supportés par la partie succombante.

Si le patron a payé d'après l'évaluation et que, dans le terme de six mois à dater du payement, il produise un certificat de jaugeage délivré par l'autorité du pays qui a perçu les droits, et constatant que cette évaluation lui a été préjudiciable, il y aura lieu à restitution pour l'excédant.

Art. 7. Les trains de bois, à l'exception de ceux, amenés par les navires allégés, que ces navires traîneront en radeau à la remorque, seront assujettis aux droits du tarif, en calculant chaque mètre cube de bois pour un tonneau.

Art. 8. Les navires et bateaux qui chargeront ou déchargeront à une distance de mille mètres en deçà du point de Meulestede jusqu'à l'écluse à sas ou l'écluse de décharge à Gand, devront payer le même droit qu'au passage de cette écluse.

Il est défendu de commencer le chargement ou le déchargement avant que le payement de ce droit ne soit effectué.

Pareillement, les navires ou bateaux qui chargeront ou déchargeront à mille mètres en aval ou en amont des écluses au Sas de Gand et à Terneuzen, payeront le même droit qu'au passage de ces écluses.

Ces distances seront indiquées par des poteaux.

En ce qui concerne les bâtiments qui chargeront ou déchargeront dans le port extérieur ou dans l'ancien port de Terneuzen, il sera dû le même droit que celui à payer au passage des écluses.

Art. 9. Si les navires ou bateaux, qui sortent du canal après avoir acquitté les droits de navigation, sont retenus par un vent contraire dans le port extérieur de Terneuzen, il n'y aura plus lieu à leur faire payer aucun droit de port; mais si leur départ n'est point retardé par le temps ou le vent, le droit sera perçu comme sur tous les autres navires qui ne font qu'y entrer.

Art. 10. Sont exempts de droits dans le port de Terneuzen, les bateaux faisant un service régulier (beurtlieden), qui d'ancienne date y chargent ou déchargent, de même que les bateaux à vapeur et les barques servant exclusivement au transport des passagers avec leurs effets de voyage, à l'exclusion de toutes marchandises.

Art. 11. A. Tous capitaines ou patrons qui dépasseraient les bureaux de perception mentionnés à l'art. 2 du présent règlement, sans y avoir acquitté les droits et pris la quittance à bord, de même que ceux qui auraient négligé de payer le droit de port à Terneuzen, seront passibles d'une amende égale au décuple du droit fraudé, non compris le montant du dit droit, qui devra toujours être acquitté en sus.

B. La même disposition, sauf en ce qui concerne la quittance, est applicable à la fraude du droit de pont.

C. Le refus de se rendre aux bureaux de perception, à la demande des employés, ou d'exhiber à ces bureaux le certificat de jaugeage, la quittance des droits de navigation ou les connaissements et autres papiers de bord, sera puni d'une amende de vingt-cinq florins (cinquante francs).

D. Si, faute d'acquitter les droits établis, ou de se conformer à l'une des dispositions du règlement, les navires ou bateaux sont dans le cas d'être retenus au passage, les capitaines ou bateliers deviendront passibles d'un droit de dix florins (vingt francs) pour chaque jour de station dans le canal.

E. Les contraventions aux §§ 1 et 3 de l'article 8 donneront lieu à une amende du décuple du droit exigible, non compris le montant du dit droit, qui devra toujours être payé en sus.

Art. 12. Toutes les amendes devront être immédiatement payées contre quittance, au bureau le plus voisin appartenant au pays où la contravention aura été commise, ou garanties par une bonne et solvable caution à la satisfaction des préposés du canal.

Si les capitaines ou bateliers refusent de se conformer à cette disposition ou de payer les droits dus, leurs navires ou bateaux seront retenus à leurs frais jusqu'à parfait payement, lequel sera recouvré suivant les dispositions respectivement en vigueur dans les deux pays.

TITRE II.

Police de la navigation.

Art. 13. La manoeuvre des écluses, vannes, poutrelles, ponts, etc., ap-

partient exclusivement aux préposés du canal ou aux agents nommés à cet effet; il est défendu à toute autre personne de s'y livrer sans autorisation préalable.

Art. 14. Il est défendu de jeter dans les écluses et sur les ponts, des cendres, immondices, pierres, décombres ou autres objets qui pourraient y occasionner quelques entraves ou dommages.

Art. 15. Il est défendu de toucher avec des perches, crocs ou gaffes ferrées à la charpente, aux portes ou à la maçonnerie des écluses et des ponts, ou de faciliter l'entrée ou la sortie des écluses, autrement qu'au moyen des pieux d'amarrage (duc-d'alven).

Art. 16. Nul ne pourra stationner avec un navire ou bateau, en aval ou en amont, près des écluses ou des ponts, ni y attacher des chaînes ou cordes; le passage du canal devant toujours rester libre, ce dont le maître du port ou, à son défaut, le maître-éclusier décidera.

Art. 17. Nul ne pourra entrer avec son navire ou bateau dans une écluse qu'après avoir rentré les ancres à bord, à moins qu'on ne les ait à l'avant, le jas en-dessous.

Art. 18. Les navires et bateaux ne pourront entrer en pleine marche dans les écluses; ils devront être amarrés aux abords des ouvrages et être tirés afin d'éviter tout dégât.

Art. 19. Il est défendu de faire entrer un navire ou bateau dans les bassins des écluses, avant que l'opération d'un passage précédent ne soit entièrement terminée.

Les navires ou bateaux y entreront chacun à son tour, en suivant l'ordre de leur arrivée, à l'exception des trains de bois, qui passeront toujours les derniers.

Pour maintenir cet ordre, le maître-éclusier pourra distribuer des plombs dont les numéros déterminent le rang d'admission.

La priorité pour le passage est accordée aux yachts royaux, aux embarcations appartenant à l'administration du canal, aux barques et bateaux faisant un service régulier et reconnu, ainsi qu'aux bateaux chargés de poisson frais.

Art. 20. Les navires et bateaux ne pourront s'arrêter dans les bassins des écluses; les préposés auront le droit de les en faire sortir aussitôt après l'éclusée, afin que les portes des écluses ne restent pas plus longtemps ouvertes qu'il n'est strictement nécessaire.

Art. 21. Il sera pris par les capitaines ou bateliers, au passage des écluses et des ponts, toutes les précautions possibles pour que les ouvrages d'art ne soient pas endommagés; ils seront responsables de tous dégâts causés par leur faute, et tenus d'en consigner immédiatement la valeur à fixer approximativement par le maître-éclusier ou le garde-pont.

Les capitaines ou bateliers auront soin, au passage devant les signaux placés à cet effet, de larguer les lignes de halage ou les amarres, et de passer avec prudence aux ponts et écluses.

Art. 22. Il est défendu de naviguer à voile ou à la vapeur sur le canal; tous les navires doivent être halés ou tirés, à moins que le courant ne suffise pour les faire avancer.

Art. 23. Les navires ou bateaux à mâts fixes étant halés ou tirés, céderont toujours le côté du chemin de halage aux barges employées au transport des voyageurs et autres embarcations de ce genre qu'ils rencontreront.

Art. 24. Lorsque des navires ou bateaux à mâts fixes viennent à se rencontrer sur le canal, ceux qui remontent gardent le côté du chemin de halage, et ceux qui descendent prennent le côté opposé.

Art. 25. Les yachts royaux et les embarcations qui appartiennent aux autorités de l'un ou de l'autre pays pourront garder le côté du chemin de halage, soit à la remonte, soit à la descente du canal.

Art. 26. Aucun navire ou bateau ne pourra stationner de Gand à Langerbrugge du côté est, et de Langerbrugge à Terneuzen du côté ouest du canal, soit pour passer la nuit ou hiverner, soit dans tout autre but, et, en cas de chargement ou de déchargement (ce qui ne pourra avoir lieu, sans autorisation préalable, à d'autres endroits qu'à ceux désignés à cet effet), l'on aura soin de baisser le mât et de prendre telles précautions qui seront nécessaires pour éviter tout embarras au passage d'autres bateaux, indépendamment de l'obligation où l'on sera toujours de quitter la place au premier avertissement.

Il y aura, tant de jour que de nuit, au moins une personne à bord.

En ce qui concerne l'endroit où devront se placer les navires ou bateaux admis à stationner entre le pont sur la vieille écluse ou Tolhuis, le pont à Muide et la nouvelle écluse à Gand, les capitaines ou bateliers se conformeront aux ordres qui leur seront donnés par le maître-éclusier.

Art. 27. Pour le halage, les navires et bateaux ne pourront être attachés latéralement; ils devront toujours être à la suite les uns des autres.

Art. 28. Les trains de bois, à moins qu'ils ne soient amenés à la remorque par des navires allégés, ne pourront naviguer sur le canal ni avant le lever, ni après le coucher du soleil; pendant la nuit, leurs conducteurs seront obligés de les attacher avec soin au côté opposé à celui du halage et d'y placer, sur l'avant et sur l'arrière, une lanterne à vive lumière.

Art. 29. Les bâtiments mâtés à trait carré devront apiquer les verges et les brasser en long, de manière à prévenir toute avarie lors du passage d'autres navires ou bateaux.

Art. 30. Les capitaines ou bateliers de navires ou embarcations qui viennent à se rencontrer aux abords des écluses ou des ponts, sont obligés d'arrêter ou de continuer leur marche, suivant l'ordre qui leur en sera donné par le maître-éclusier ou le garde-pont; faute par eux de se conformer à cet ordre, ils seront passibles de tous dommages et frais que leur refus pourrait occasionner.

Art. 31. Lorsque, à raison du temps ou du vent, la navigation du canal ou le passage aux ponts et écluses présentera des difficultés, on sera tenu de détacher plus promptement les cordes de halage, de faire emploi au besoin d'autres cordages, et de prendre toutes les précautions qu'exigeront les circonstances.

En ce qui concerne les écluses établies sur le canal, il est entendu que, lorsqu'il n'y aura pas au moins vingt centimètres d'eau entre la quille du navire et le busc de l'écluse, le maître-éclusier pourra empêcher le passage. En cas de contestation, le tirant d'eau sera constaté contradictoirement.

TITRE III.

Police des bords, des talus, des ouvrages d'art et du lit du canal.

Art. 32. Il est défendu de faire des travaux ou constructions quelconques le long des bords et chemins de halage du canal, sans en avoir, au

préalable, obtenu l'autorisation de l'autorité compétente, qui indiquera l'alignement à suivre.

Art. 33. Nul ne pourra planter des arbres, haies ou taillis à une distance moindre de 3m 854 des contrefossés ou d'autres lignes séparatives du terrain du canal.

Art. 34. Il est défendu de faire des coupures dans les digues et chemins de halage, d'y placer des aqueducs ou conduits, d'y ouvrir d'anciennes rigoles d'écoulement, de pratiquer des sentiers, montées pour voitures, escaliers, quais de déchargement, ou d'exécuter des travaux de quelque nature que ce soit sur le terrain du canal, sans en avoir obtenu l'autorisation expresse de l'autorité compétente.

Art. 35. Il est défendu de passer avec des voitures sur les digues et chemins de halage, à une distance moindre d'un mètre, mesuré de la crête des talus.

Art. 36. Le passage sur les ponts est interdit à des voitures attelées de plus de deux chevaux, ou chargées de plus de 3,000 kilogrammes. Dans tous les cas, il est défendu de trotter sur les ponts.

Tout passage sur les écluses à Terneuzen est interdit.

Art. 37. Les conducteurs de bestiaux les empêcheront de s'abreuver dans le canal et de marcher sur les talus ou berges; ils feront, au besoin, usage de cordes, afin que les bestiaux ne puissent s'écarter de la voie publique.

Art. 38. Il est défendu de gêner le passage sur les talus, chemins de halage, etc., en y déposant des briques, terres, fumiers ou autres objets.

Les dépôts de bois, matériaux et marchandises ne pourront se faire qu'à une distance de 3m 854 du terrain du canal.

Art. 39. Il est défendu de jeter dans le canal des terres, pierres, décombres, immondices ou autres objets, qui pourraient en encombrer le lit.

Art. 40. Il est également défendu d'apporter le moindre dommage aux digues, écluses, ponts, aqueducs et autres ouvrages appartenant au canal.

Dispositions communes aux titres II et III.

Art. 41. Ceux qui contreviendront aux dispositions des titres II et III encourront une amende de vingt-cinq florins (cinquante francs); ils seront en outre tenus de réparer le dommage ou de rembourser les frais qu'ils auront occasionnés et de rétablir les choses dans leur premier état, en démolissant les constructions, plantations ou ouvrages non autorisés, le tout sans préjudice de l'application des lois dans les cas non prévus par le présent règlement.

Art. 42. Lorsqu'un navire ou bateau aura endommagé les écluses, les berges, ponts ou autres ouvrages du canal, les préposés à la manoeuvre des écluses et des ponts devront en instruire leur chef, afin qu'il constate sur-le-champ, par procès-verbal, la nature du dommage, les moyens de réparation et la dépense qui en résultera.

Ces préposés auront en outre soin que les dégâts reconnus soient signalés à temps aux employés à la première écluse ou au premier pont que le navire devra passer.

Lorsqu'une pareille information aura été donnée, ces agents veilleront, sous leur responsabilité, à ce que le navire ou bateau qui a causé le dommage ne quitte en aucun cas le canal, ni ne franchisse l'écluse ou

le pont, avant que la réparation de ce dommage n'ait eu lieu, conformément au procès-verbal, ou qu'il n'ait été fourni caution suffisante, au gré des employés entre les mains desquels le payement doit s'effectuer.

Il sera toujours loisible à l'auteur du dommage de le faire réparer lui-même, s'il le préfère, pourvu qu'il mette immédiatement la main à l'oeuvre, et l'achève d'après les ordres des employés du canal et dans le temps prescrit par eux. Dans ce cas, si les ouvrages ne sont point exécutés comme il convient ou terminés dans le délai fixé, le double du montant de l'évaluation qui en aura été faite deviendra exigible, et si le payement n'en est effectué de suite, il sera garanti par une consignation en numéraire ou par une bonne et valable caution, avant que le navire ou bateau puisse sortir du canal.

TITRE IV.

Halage des navires et bateaux.

Art. 43. Le halage des navires, bateaux ou trains de bois passant par le canal de Terneuzen, ne pourra être effectué que par les soins et l'intermédiaire des chefs-haleurs, agréés de commun accord par l'autorité compétente de chaque pays.

Le passage des écluses et ponts sera interdit à tous navires, bateaux ou trains de bois qui seraient tirés par d'autres chevaux que ceux appartenant aux associations de haleurs légalement reconnues.

Sont néanmoins exceptés de cette interdiction:

1°. Les bateaux, jaugeant moins de trente tonneaux;

2°. Les bateaux, halés par des chevaux appartenant aux patrons;

3°. Ceux qui le sont habituellement par les mêmes chevaux, pourvu que, dans ces deux derniers cas, l'on ait demandé et obtenu l'autorisation préalable.

Il sera facultatif de faire haler par des hommes.

Art. 44. Il y aura sur le canal de Terneuzen quatre stations de haleurs, savoir:

La première à Gand,
La seconde à Zelzaete,
La troisième à Sas de Gand et
La quatrième à Terneuzen.

Art. 45. Les maîtres-éclusiers à Gand, au Sas de Gand et à Terneuzen, et le garde-pont à Zelzaete, rempliront respectivement les fonctions de commissaires du halage pour leur station.

Art. 46. Les prix du halage seront réglés par cheval, ainsi qu'il suit:

De Gand à Zelzaete	florins.	3.25.	francs.	6.88
De Zelzaete à Gand	„	3.50.	„	7.41
De Zelzaete au Sas de Gand, et vice-versa .	„	1.00.	„	2.12
Du Sas de Gand à Terneuzen, et vice-versa .	„	3.25.	„	6.88

Sous aucun prétexte, il ne pourra être exigé des capitaines ou bateliers d'autres prix que ceux portés au tarif ci-dessus.

Art. 47. Les demandes des capitaines ou bateliers pour le halage de leurs navires ou bateaux seront faites aux commissaires des stations, qui détermineront le nombre de chevaux à atteler à chaque bâtiment, eu égard à la saison ainsi qu'à l'état des eaux et du vent.

Les mêmes commissaires calculeront le prix du halage d'après le tarif ci-dessus, et en donneront la note aux parties intéressées.

Art. 48. Les chefs-haleurs à nommer d'après l'article 43 verseront entre les mains des commissaires mentionnés ci-dessus un cautionnement de cinquante florins ou 100 francs.

Art. 49. Les chefs-haleurs seront obligés d'avoir constamment à leur disposition le nombre de conducteurs, de chevaux et de cordes nécessaires, afin de pouvoir, dans les quinze minutes après l'avertissement qui leur sera donné par le commissaire, faire partir les bateaux qui se seraient présentés.

En cas de négligence, les commissaires pourvoiront aux besoins du service aux frais des chefs-haleurs.

Art. 50. Sauf les cas de force majeure ou de circonstances extraordinaires, les chevaux attelés aux bâtiments à Gand devront les conduire jusqu'au Sas de Gand, et ceux attelés aux bâtiments à Terneuzen devront les conduire jusqu'à Zelzaete.

Art. 51. Les haleurs ne pourront se servir que de chevaux examinés et admis par les commissaires. Les conducteurs ne pourront être âgés de moins de 17 ans et devront être également agréés par les commissaires.

En cas de négligence ou de contravention à ces dispositions, les commissaires prendront, d'office et aux frais des chefs-haleurs, les mesures nécessaires pour assurer la régularité du service.

Art. 52. Les haleurs seront tenus de conduire les navires, bateaux ou trains de bois le plus promptement possible à leur destination, eu égard à l'état des eaux et du vent.

Les capitaines, de leur côté, seront obligés de partir sans retard ; et dans le cas où des causes imprévues retarderaient ou empêcheraient ce départ, les capitaines devront de suite en donner avis aux commissaires ou aux haleurs.

Il sera dû, à titre de dommage, pour un retard qui ne dépassera pas la première heure, le quart, et pour celui qui dépassera la seconde heure, la moitié du prix de halage qui serait dû pour le trajet à parcourir jusqu'à la station voisine.

Lorsque le retard durera plus de trois heures, le prix de halage sera acquis en entier aux haleurs, et les chevaux pourront être dételés.

Art. 53. Les haleurs auront soin que les cordes soient bien tendues lorsqu'elles devront passer au-dessus, et qu'elles tombent à temps lorsqu'elles devront passer au-dessous des bâtiments rencontrés.

Ils détacheront les cordes au passage des signaux placés à cet effet près des ponts et écluses, et avertiront le capitaine aussitôt qu'ils apercevront un bâtiment venant à la rencontre de celui qu'ils conduisent. Ils en agiront de même aux approches des ponts, des grandes courbes, et partout ailleurs où quelque obstacle ou quelque circonstance gênerait la marche du bâtiment ou l'exposerait à des dangers.

TITRE V.

Dispositions générales.

Art. 54. Les autorités locales des communes riveraines du canal, la maréchaussée (gendarmerie) et tous autres officiers et agents de la force publique seront tenus, lorsqu'ils en seront requis, de prêter ou de faire

prêter main-forte pour l'exécution des dispositions contenues dans le présent règlement.

Art. 55. Tous capitaines, patrons, bateliers et hommes d'équipage devront traiter avec égard les préposés du canal dans l'exercice de leurs fonctions; ceux qui, à l'occasion de cet exercice, leur susciteraient des entraves ou les maltraiteraient par paroles ou voies de fait, seront poursuivis et punis conformément aux lois pénales des pays respectifs.

Art. 56. De leur côté, les préposés du canal, ainsi que les haleurs et leurs chefs, se conduiront avec déférence envers tous ceux avec lesquels ils ont des relations dans l'exercice de leurs fonctions.

Toute plainte à laquelle leur conduite pourrait donner lieu sera adressée aux fonctionnaires chargés de la direction du canal, dans l'un et l'autre pays, afin d'y donner la suite nécessaire.

Art. 57. Dans l'application des dispositions du présent règlement, les capitaines et bateliers seront responsables pour leurs subordonnés, les parents pour leurs enfants, et les maîtres pour leurs domestiques.

Art. 58. Les contraventions seront constatées par procès-verbaux, à la diligence des employés des ponts et chaussées, des préposés du canal ou des agents de la police locale.

Art. 59. Lors même qu'un capitaine ou batelier se croira lésé, soit par la manière d'agir des préposés du canal, soit par les droits ou les dommages-intérêts qu'ils auraient réclamés, il ne devra pas moins se soumettre à ce qui aura été exigé de lui, sauf à exercer ensuite son recours près de l'autorité compétente, à fin de redressement et de restitution, s'il y a lieu.

Art. 60. Les préposés chargés de la perception des droits de navigation du canal, et de la manoeuvre des ponts et écluses, n'apporteront aucun retard à l'expédition et au passage des navires et bateaux.

Art. 61. Le payement des droits se fera en monnaie ayant cours légal dans le pays où le bureau de perception est établi.

Art. 62. Un exemplaire du présent règlement sera déposé dans chaque bureau de perception, où les capitaines et bateliers pourront en prendre connaissance.

Art. 63. Les dispositions du règlement du 9 Avril 1830 continueront d'être en vigueur, en ce qui concerne la navigation du canal latéral de Roodenhuizen à Hulst et Axel.

Formalités de douanes à observer par les navires se rendant de Gand à un autre port de la Belgique et vice-versa.

Art. 64. Les formalités de douanes sur le territoire Néerlandais, en ce qui concerne les navires se rendant de Gand à un autre port de la Belgique et vice-versa, seront les mêmes que celles admises pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Anvers, le 20 Mai 1843.

(*Suivent les signatures.*)

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Anvers, dans le délai de deux mois, ou plus tôt, si faire se peut.

Les règlements seront exécutoires le 31e jour après l'échange des ratifications.

A dater du même jour, les règlements provisoires concernant le pilotage, la surveillance commune et le droit de navigation de l'Escaut et de ses embouchures, arrêtés à Anvers par la commission mixte les 24 et 25 Octobre 1839, cesseront de sortir leur effet.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention en double, conjointement avec les secrétaires.

Fait à Anvers, le 20 Mai de l'an de grace 1843.

Copes van Hasselt.	H. de Brouckere.
Boeye.	Lespirt.
V. d. Velde.	Cateaux Wattel.
H. A. van Karnebeek.	L. Jacobs.
Wagtho.	Laur^t. Veydt.
C. le Clercq, *Secrétaire.*	H. J. Orban.
	D. S. Joiris.
	Ed. de Cuyper, *Secrétaire.*

(Cette convention, avec les sept règlements, et les deux articles additionnels, a été ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas le 8 Août et par S. M. le Roi des Belges le 9 Août 1843. L'échange des actes de ratification a eu lieu le 14 du même mois.)

1843. 20 Mai.

Nº. 198. *Convention conclue entre les Pays-Bas et la Belgique, pour régler l'écoulement des eaux des Flandres; signée à Gand le 20 Mai 1843.*

(Journal Officiel 1844, nº. 11.)

S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, et S. M. le Roi des Belges, en exécution de l'article 8 du traité du 19 Avril 1839, concernant l'écoulement des eaux des Flandres, ont nommé leurs commissaires, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, les sieurs:

Jacques Snouck Hurgronje, Chevalier, etc., membre de la Seconde Chambre des Etats-Généraux;

Jean Adrien Chevalier van der Heim de Duyvendyke, Chevalier, etc, Greffier des Etats de Zélande; et

Abraham Caland, Chevalier, etc., Ingénieur en Chef au corps du Waterstaat et des travaux publics, membre des Etats Provinciaux de la Zélande.

S. M. le Roi des Belges, les sieurs:

Jean Félix Noël, Officier, etc., inspecteur divisionnaire au corps des ponts et chaussées;

Jean Remy de Puydt, Chevalier, etc., colonel directeur du génie, ancien membre de la Chambre des Représentants;

Jean Jacques de Brock, Chevalier, ingénieur en chef de 1ère classe au corps des ponts et chaussées;

Désiré-Joseph le Jeune, Chevalier, etc., commissaire d'arrondissement, membre de la Chambre des Représentants;

Mathias Joseph Wolters, Chevalier, etc., ingénieur en chef au corps des ponts et chaussées.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne

et due forme, et agissant conformément au traité susmentionné et à celui du 5 Novembre 1842, sont convenus des dispositions suivantes:

Section I.

Canal de Terneuzen.

Art. 1. Conformément aux dispositions de l'article 20 du traité du 5 Novembre 1842, le canal de Terneuzen ne servira plus, à partir du 5 Novembre 1844, que de voie de navigation et de voie d'écoulement pour les eaux qui y sont amenées par la partie supérieure du dit canal et par le canal de la Langeleede.

Art. 2. Lorsque, suivant les indications des agents du gouvernement Belge, à ce préposés en vertu du dernier paragraphe de l'article 20 du traité du 5 Novembre 1842, le canal ne devra pas être baissé, il sera constamment tenu à sa jauge ordinaire de navigation, fixée comme suit:

Pour la partie comprise entre Gand et le Sas de Gand, quatre mètres quarante centimètres (4.40) au-dessus du busc de l'écluse d'amont au Sas de Gand, et pour la partie comprise entre cette dernière ville et Terneuzen, quatre mètres vingt centimètres (4.20) au-dessus du même busc.

Art. 3. Dans le cas où la baisse du canal serait jugée nécessaire pour l'exécution des travaux d'entretien ou de restauration sur le territoire des Pays-Bas, l'époque et la durée des baisses seront réglées, de commun accord, par les ingénieurs en chef dans la Zélande et la Flandre Orientale.

Si, par des circonstances de force majeure, il y avait nécessité de baisser le canal sans qu'il fût possible de se concerter à ce sujet, le fonctionnaire Néerlandais, qui aura ordonné cette manoeuvre, en fera connaître immédiatement les motifs à l'ingénieur en chef dans la Flandre Orientale.

Art. 4. L'ingénieur en chef dans la province de Zélande, l'ingénieur de l'arrondissement, le fonctionnaire résidant au Sas de Gand ou à Terneuzen, chargé de faire exécuter les manoeuvres des écluses, et les agents du gouvernement Belge mentionnés à l'article 2 ci-dessus, correspondront directement entre eux.

Section II.

Terrains situés à la droite du canal de Terneuzen.

Art. 5. Les eaux des terres et polders des communes de Zelzaete, Wynckel, Wachtebeke, Moerbeke, Kemseke, Stekene et La Clinge, continueront à s'écouler sans entraves vers les canaux et criques du territoire Néerlandais. De là elles seront conduites, en temps utile, à la mer, au moyen des travaux à construire en vertu du traité du 5 Novembre dernier.

Les canaux, écluses, aqueducs et autres ouvrages d'art situés dans les Pays-Bas, et destinés à mettre les eaux Belges en communication avec la nouvelle voie d'écoulement, seront entretenus en bon état à la diligence du gouvernement des Pays-Bas.

Art. 6. Il est néanmoins entendu que les polders du pays de Waes dont les eaux s'écoulaient autrefois par le chenal aboutissant au Boerenmagazijn, pourront, s'ils le jugent utile, recourir de nouveau à ce mode d'écoulement, à leurs frais et en se conformant aux lois et règlements des Pays-Bas.

Art. 7. Dans le cas où l'on ferait de nouveaux endiguements en avant

des polders de Saeftingen et du Nouvel Aremberg, l'écoulement des anciens et nouveaux polders sera dirigé, aux frais des intéressés, vers la mer par les schorres.

En attendant, l'écoulement en sens inverse, provisoirement accordé en 1805 pour le polder de Saeftingen à travers celui de Kieldrecht, est maintenu.

Section III.

Terrains situés à la gauche du canal de Terneuzen, jusqu'à la wateringue Isabelle.

Art. 8. Les eaux des terrains compris dans la wateringue connue avant 1830 sous la dénomination de wateringue d'Assenede ou de St. Albert, et qui s'écoulaient par l'écluse d'Amélie et par l'écluse Noire, situées dans la digue séparative des polders Smalle-Gelande et St. Pierre, seront conduites, en temps utile, à la mer, au moyen des travaux nécessaires, que le gouvernement des Pays-Bas fera exécuter en vertu du traité du 5 Novembre dernier.

Les canaux, écluses, aqueducs et autres ouvrages d'art, situés sur le territoire Néerlandais, destinés à mettre les eaux Belges en communication avec la nouvelle voie d'écoulement, seront entretenus en bon état à la diligence du gouvernement des Pays-Bas.

Art. 9. Les eaux des polders et terrains situés à la gauche du canal de Terneuzen, tant dans les Pays-Bas qu'en Belgique, et qui s'écoulent actuellement par les écluses en aval du Sas de Gand, pourront être conduites ensemble dans les voies d'écoulement à créer par le gouvernement des Pays-Bas, en exécution du traité du 5 Novembre 1842.

Art. 10. L'association de la wateringue de l'écluse Noire, instituée par arrêté de S. M. le Roi des Belges du 15 Décembre 1833, aura la faculté, outre les moyens d'écoulement stipulés ci-dessus, de continuer à se servir, à ses frais, de ceux dont elle est en possession aujourd'hui.

A cet effet, elle conservera l'usage et l'administration de l'écluse de mer construite à côté de l'écluse Isabelle dans le hâvre de Bouchaute, et des canaux et autres ouvrages qui en dépendent.

Les eaux de cette wateringue continueront à traverser le polder Grand Isabelle.

Art. 11. La direction actuelle de la dite wateringue est maintenue.

A l'avenir, les personnes nommées pour en faire partie ne pourront exercer leurs fonctions sur le territoire Néerlandais qu'après l'homologation de leur nomination par le gouvernement des Pays-Bas.

Cette homologation sera considérée comme accordée, si, dans le délai de deux mois à partir du jour où la notification des nominations aura été faite au gouvernement des Pays-Bas, celui-ci n'a pas fait connaître au gouvernement Belge ses motifs de refus.

Art. 12. Les polders ou fractions de polders Néerlandais que la chose intéresse, pourront faire partie de la wateringue aux mêmes conditions que les terrains Belges.

Section IV.

Wateringue d'Isabelle.

Art. 13. L'association de la wateringue d'Isabelle conserve l'usage et

l'administration de l'écluse de mer, dite écluse Isabelle, et des ouvrages qui en dépendent.

Art. 14. La direction actuelle de la dite wateringue est maintenue.

A l'avenir, les personnes nommées pour en faire partie ne pourront exercer leurs fonctions sur le territoire Néerlandais qu'après l'homologation de leur nomination par le gouvernement des Pays-Bas.

Cette homologation sera considérée comme accordée, si, dans le délai de deux mois à partir du jour où la notification des nominations aura été faite au gouvernement des Pays-Bas, celui-ci n'a pas fait connaître au gouvernement Belge ses motifs de refus.

Section V.

Wateringue du Capitalen-Dam.

Art. 15. L'association de la wateringue du Capitalen-Dam sera divisée en deux sections; l'une comprendra les terres situées dans les Pays-Bas, l'autre celles situées en Belgique.

Art. 16. Chaque section, organisée séparément par les soins des gouvernements respectifs, aura sa direction spéciale et sera régie par un règlement arrêté par elle et approuvé par le gouvernement.

Il sera donné communication de ces règlements, ainsi que des changements qui pourraient y être apportés dans la suite, à la direction centrale instituée par l'article 18.

Art. 17. L'administration de chacune des deux sections sera entièrement indépendante de l'autre, en ce qui se rapporte aux travaux nécessaires pour conduire les eaux au bassin commun de la Ligne ou Passegueule, et, en général, en ce qui concerne les intérêts qui se rattachent à l'état intérieur du territoire.

Il est néanmoins entendu qu'il ne pourra être mis aucun obstacle au passage des eaux de la section Belge par les polders Néerlandais de Groote Jonckvrouw et Passegueule; la dite section pourra, en tous temps, effectuer aux canaux qui traversent à cet effet ces polders tous les travaux d'entretien nécessaires dans l'intérêt de l'écoulement.

Les ponts, ponceaux, buses et canaux dans les deux polders susdits ne pourront être élargis sans le consentement de la direction centrale.

Art. 18. Il est institué une direction centrale composée du directeur et de deux jurés de chaque section; elle sera présidée par le directeur de la section Néerlandaise et s'adjoindra un agent comptable qui remplira les fonctions de greffier.

La direction centrale informera la députation des Etats de Zélande et la députation permanente du conseil provincial de la Flandre Orientale de l'entrée en fonctions de ses membres.

Art. 19. La direction centrale est chargée exclusivement de l'administration des écluses du Capitalen-Dam, de la Madelaine, du Verlaet et de leurs dépendances, du canal dit la Ligne ou Passegueule, depuis l'aval de l'écluse de S^te^. Marguerite jusqu'aux écluses de mer désignées ci-dessus, ainsi que de tous les ponts et ponceaux situés sur le dit canal.

Art. 20. Elle fera en sorte que les eaux des deux sections soient déchargées avec toute la promptitude possible. A cet effet, elle déterminera et fera exécuter tous les travaux nécessaires au canal et aux ouvrages susmentionnés.

Art. 21. La direction centrale arrêtera, le plus tôt possible, un règlement d'administration, après avoir pris l'avis de l'assemblée générale de chaque section.

Ce règlement sera soumis, avec les délibérations de ces assemblées, à l'approbation du gouvernement des Pays-Bas.

Ces mêmes pièces seront communiquées, pour information, à la députation permanente du conseil provincial de la Flandre Orientale.

Art. 22. Chaque section payera une part proportionnelle à sa surface dans les dépenses à faire du chef des ouvrages dont l'administration est confiée à la direction centrale.

Cette part contributive sera portée d'office au budget des sections et versée dans la caisse de l'agent comptable, sur simple mandat de la direction centrale.

Copie du budget et du compte détaillé des dépenses faites par la direction centrale sera annuellement envoyée à la direction de chaque section pour être communiquée à l'assemblée générale.

Section VI.

Wateringue de Slippendamme (Eecloo et Lembeke).

Art. 23. L'écoulement des eaux de la wateringue Slippendamme (Eecloo et Lembeke) continuera à avoir lieu par l'écluse placée à côté de la ville d'Aardenbourg et par celle dite Oostsluis sur le Zwin.

Art. 24. L'association de la wateringue reste chargée de l'entretien du canal dit Eecloosche Watergang, de l'écluse d'Aardenbourg et des ponts situés dans la commune de St. Croix, connus sous les noms de:

1°. Latersbrugge dans le Keursteenweg;

2°. Hoogebrug à l'extrémité du Groenenweg;

3°. Celui dans le Kruisweg ou Cocxweg.

Les bourrelets de ce canal en amont d'Aardenbourg seront rétablis et maintenus par la dite wateringue, à une hauteur correspondante à la face supérieure des longerons du pont en maçonnerie placé sur le canal à sa rencontre avec la route d'Aardenbourg à Maldegem.

Ces bourrelets auront soixante-quinze centimètres (0.75) de largeur en crête, et des talus de deux pour un, du côté de l'eau, et de un et demi pour un, du côté des terres.

Art. 25. L'écluse d'Aardenbourg sera fermée quand les eaux dans le polder de Bewestereede-Benoorden auront atteint le peil de souffrance, fixé à un mètre soixante-quinze centimètres (1.75) au-dessus du radier de l'écluse dite Oostsluis, sans toutefois avoir dépassé celui de l'Eecloosche Watergang, fixé à un mètre dix-huit centimètres (1.18) au-dessus du radier de l'écluse placée au port d'Aardenbourg, à la droite de celle du Watergang d'Eecloo.

Art. 26. Dans le cas où ces deux peils seraient dépassés, l'écluse d'Aardenbourg sera manoeuvrée de manière que les eaux du polder et du Watergang puissent alternativement s'écouler.

Art. 27. L'écluse dite Oostsluis et les ouvrages à la mer qui en dépendent, seront entretenus aux frais de la wateringue et des polders qui s'en serviront pour l'écoulement de leurs eaux, chacun en raison de sa surface.

Art. 28. L'administration de l'écluse dite Oostsluis sera confiée à une

direction, composée de quatre membres, dont deux seront nommés par les directions des polders Néerlandais traversés par les eaux de la dite wateringue et qui ont leur écoulement par cette écluse, et deux par la direction de la wateringue Slippendamme (Eecloo et Lembeke).

Elle sera présidée par un des membres Néerlandais et s'adjoindra un agent comptable qui remplira les fonctions de greffier.

La direction informera la députation des Etats de Zélande et la députation permanente du conseil provincial de la Flandre Orientale de l'entrée en fonctions de ses membres.

Art. 29. La direction arrêtera le plus tôt possible un règlement d'administration, après avoir pris l'avis des directions des polders et de la wateringue désignée à l'article précédent.

Ce règlement sera soumis, avec les délibérations de ces directions, à l'approbation du gouvernement des Pays-Bas.

Les mêmes pièces seront communiquées, pour information, à la députation permanente du conseil provincial de la Flandre Orientale.

Section VII.

Wateringue de Slippendamme (Maldegem).

Art. 30. L'écoulement des eaux de la wateringue de Slippendamme (Maldegem) et de toutes celles qui se jettent actuellement dans l'Eede, continuera à avoir lieu conformément à la convention du 2 Octobre 1828.

Art. 31. La wateringue de Slippendamme (Maldegem) est autorisée à augmenter, à ses frais, le débouché de l'écluse située à l'extrémité du canal d'Aardenbourg, après s'être entendu à ce sujet avec l'administration de la ville de l'Ecluse.

Art. 32. Les bourrelets bordant l'Eede, depuis la limite des deux pays jusqu'à la ville d'Aardenbourg, seront rétablis et maintenus par la dite wateringue à une hauteur correspondante à cinquante centimètres (0.50) au-dessus des culées du pont en maçonnerie situé en face de l'église de la commune d'Eede.

Ces bourrelets auront soixante quinze centimètres (0.75) de largeur en crête, et des talus de deux pour un, du côté de l'eau, et de un et demi pour un, du côté des terres.

Section VIII.

Wateringue du Passluis.

Art. 33. L'écoulement des eaux de la wateringue du Passluis vers le Zwin continuera par les moyens existants.

Art. 34. La direction actuelle est maintenue.

Les nouvelles nominations seront portées à la connaissance de la députation des Etats de Zélande et de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre Occidentale.

Le membre de la direction appelé à représenter les polders situés sur le territoire des Pays-Bas, mentionnés à l'article 3 du règlement en date du 25 Mars 1817, sera choisi parmi les propriétaires Néerlandais.

Art. 35. La direction et l'assemblée générale se réuniront là où elles le jugeront convenable.

Elles seront présidées par le membre Néerlandais.

Art. 36. Le règlement en vigueur est maintenu dans toutes ses dispositions auxquelles il n'est pas dérogé par les articles précédents.

Section IX.

Disposition· générales.

Art. 37. Les administrations des wateringues ou écluses mentionnées dans la présente convention seront tenues de se conformer aux règlements et arrêtés existants ou à établir dans le Royaume des Pays-Bas, relatifs aux polders et wateringues en général, pour tous les travaux à exécuter sur le territoire Néerlandais, ainsi que pour les rôles d'impositions, en tant qu'ils concernent la partie Néerlandaise des wateringues.

Art. 38. Les dimensions des canaux et le débouché des ouvrages d'art servant, en Belgique, à l'écoulement des eaux des Flandres vers le territoire Néerlandais, ne pourront être augmentés sans le consentement du gouvernement des Pays-Bas.

Il est également interdit de diminuer les dimensions ou débouchés des ouvrages servant, sur le territoire Néerlandais, à l'écoulement des mêmes eaux, sans le consentement du gouvernement Belge.

Les ouvrages d'art mentionnés dans cet article, avec l'indication de leurs dimensions, sont cotés en rouge sur la carte en trois feuilles ci-jointe, savoir:

Les ouvrages du territoire Néerlandais, sous les nos 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 12, 13, 18, 22, 34, 35, 39, 40, 46, 48, 49, 50, 53 et 54;

Les ouvrages du territoire Belge sous les nos 5, 6, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 51, 52, 55 et 56.

Art. 39. Il est toutefois entendu que des changements ayant seulement pour but de faciliter ou modifier l'écoulement des eaux, sans nuire aux propriétés intéressées, pourront se faire avec le consentement de l'administration des provinces Néerlandaise et Belges que la chose concerne.

Art. 40. Les administrations Belges des polders ou wateringues, qui ont des ouvrages à entretenir sur le territoire Néerlandais, sont autorisées à nommer des agents chargés d'exercer la police de conservation sur ces ouvrages.

Il sera accordé à ces agents, par le gouvernement des Pays-Bas, la qualité publique nécessaire pour que leurs procès-verbaux fassent foi en justice.

Art. 41. Les propriétés pour lesquelles on cessera, avec l'autorisation de l'autorité compétente du pays où elles sont situées, de faire usage des moyens d'évacuation mentionnés dans la présente convention, ne seront plus imposables de ce chef, à partir de l'exercice qui suit celui dans lequel la résolution en aura été notifiée à la direction de la wateringue que la chose concerne.

On ne pourra plus recourir à ces moyens d'écoulement pour les mêmes propriétés, sans le consentement de l'assemblée générale de la dite wateringue, approuvé par l'autorité compétente.

Art. 42. Les autorités provinciales de la Zélande et des deux Flandres, les ingénieurs en chef dans ces provinces, et les directions des polders compris dans une même wateringue, correspondront directement entre eux, pour toutes les affaires qui concernent l'écoulement des eaux.

Art. 43. S'il s'élève des difficultés entre des wateringues, des polders, ou entre les membres d'une régie commune, relativement à l'exécution ou à l'application de la présente convention, la question sera soumise à une

commission chargée de concilier les parties, si faire se peut, ou de décider à la pluralité des voix.

En cas de partage, il en sera référé aux deux gouvernements.

Art. 44. Cette commission sera composée d'un nombre égal de membres de part et d'autre, savoir: de deux membres nommés par chacune des députations permanentes des provinces intéressées à l'objet en litige, et des ingénieurs en chef dans les dites provinces.

Art. 45. Il n'est porté aucun préjudice ni donné aucune valeur nouvelle aux droits ou prétentions que les associations de polders ou wateringues auraient à faire valoir les unes à charge des autres, en tant que les dits droits ou prétentions ne soient pas contraires aux stipulations de la présente convention.

Art. 46. Si, par la suite, il est reconnu nécessaire de modifier la présente convention, les changements à y apporter feront l'objet d'arrangements ultérieurs entre les deux gouvernements.

Section X.

Dispositions transitoires.

Art. 47. Conformément aux stipulations du § *e* de l'article 20 du traité du 5 Novembre dernier, pendant les deux années qu'exigera l'exécution des nouveaux écoulements, les ouvrages d'art établis sur le canal de Gand à Terneuzen seront manoeuvrés dans l'intérêt des deux pays et de la même manière que la chose avait lieu avant 1830.

A cet effet, il sera immédiatement établi une correspondance journalière entre les agents du gouvernement Néerlandais, chargés de la direction du canal sur le territoire des Pays-Bas, et résidant, soit au Sas de Gand, soit à Terneuzen, et les agents chargés des fonctions analogues sur le territoire Belge.

Art. 48. Jusqu'à ce que le règlement à faire pour la wateringue du Capitalen-Dam, conformément à l'article 21 de la présente convention, soit rendu exécutoire, les règlements approuvés par arrêtés du préfet du département de l'Escaut, en date du 13 Septembre 1808 et du 21 Avril 1809, et par celui de la députation des Etats de la Zélande du 18 Janvier 1828, sont maintenus, en tant qu'ils concernent les ouvrages dont l'administration appartient à la direction centrale.

Art. 49. La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Gand, dans le délai de quarante jours, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les commissaires susnommés ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Gand, le 20 Mai de l'an 1843.

(*L. S*) J. S. Hurgronje.	(*L. S*) Noël.
(*L. S.*) Van der Heim van Duyvendyke.	(*L. S.*) R. de Puydt.
	(*L. S.*) de Brock.
(*L. S.*) A. Caland.	(*L. S.*) D. J. Lejeune.
	(*L. S*) J. Wolters.

(Ratifiée par S. M. le Roi des Belges le 21 Juin 1843, et par S. M. le Roi des Pays-Bas le 27 du même mois. Les ratifications ont été échangées le 29 Août 1843).

N°. 199. *Protocole final des travaux de la Commission réunie à Emmerich pour déterminer la ligne de démarcation entre Netterden et Vrasselt, en date du* 23 *Juin* 1843.

(Archives du Ministère des Affaires Etrangères).

1843. 23 Juin.

De ondergeteekende Commissarissen, namelijk:

a. Van zijde van het Koningrijk der Nederlanden het lid der Gedeputeerde Staten der Provincie Gelderland, Jhr. van Nispen te 's Heerenberg; en

b. Van zijde van het Koningrijk Pruissen de Heer Landraad von Bernuth, thans wonende te Wesel;

Kwamen heden, ten gevolge van hoogere magtiging, hier op nieuw te zamen, ten einde — nadat de ten aanzien der grensregeling tusschen de Kon. Nederlandsche gemeente Netterden en de Kon. Pruissische Burgemeesterij Vrasselt, bepaaldelijk tusschen de grenspalen n°. 711 en 712, vroeger tot stand gebragte onderhandelingen de goedkeuring der wederzijdsche staatsmagten hadden verkregen, — tot de uitwisseling van de exemplaren der betrekkelijke protokollen en daartoe behoorende kaart, tot nederlegging in de wederzijdsche staatsarchiven, over te gaan.

Dien ten gevolge gaf de Kon. Nederlandsche Commissaris aan den Kon. Pruissischen Commissaris over, het door den Kon. Nederlandschen Staatsraad en Gouverneur der Provincie Gelderland, den Heer Baron van Heeckeren van Kell, te Arnhem, op den 18 Mei jl. met de originele goedkeuring voorziene exemplaar van het protokol d. d. Praest den 25 Mei 1841, van hetwelk een gevidimeerd afschrift hieraan zal worden gehecht, benevens de verdere in dat origineel vermelde en aan dat protokol bevestigde protokollen, alsmede het door den genoemden Heer Gouverneur op den 18 Mei jl. gevi-seerde exemplaar van de door de we-

Die unterzeichneten Commissarien und zwar:

a. Kön. Niederländischer Seits das Mitglied der deputirten Stände der Provinz Gelderland, Freiherr van Nispen von 's Heerenberg, und

b. Kön. Preussischer Seits der Landrath von Bernuth, gegenwärtig zu Wesel wohnhaft;

Traten heute, zufolge höheren Auftrags, hieselbst neuerdings zusammen, um, nachdem die hinsichtlich der Regulirung der Grenze zwischen der Kön. Niederländischen Gemeinde Netterden, und der Kön. Preussischen Bürgermeisterei Vrasselt, namentlich zwischen den Grenzpfählen n°. 711 und 712, früher Commissarisch gepflogenen Verhandlungen die Genehmigung für die beiderseitigen Staatsgebiete untergangen, zur Auswechselung der betreffenden Protokollexemplare, nebst dazu gehörigen Karte, Behufs Niederlegung in die beiderseitigen Staats-Archive, zu schreiten.

Demzufolge übergab der Kön. Niederländische Commissarius dem Kön. Preussischen Commissarius das von dem Kön. Niederländischen Staatsrath und Gouverneur der Provinz Gelderland, Herrn Freiherrn van Heeckeren van Kell, zu Arnheim am 18 Mai c. mit der Genehmigungs-Urkunde, von welcher eine beglaubigte Abschrift dem gegenwärtigen angeheftet werden soll, versehene Exemplar des Protokolls d. d. Praest den 25 Mai 1841, nebst dem anderweiten in der Urkunde bezeichneten und dem ersteren Protokoll vorgehefteten Protokolle; desgleichen dem von dem erwähnten Herrn Gouver-

derzijdsche Commissarissen onder den 25 Mei 1841 voor echt verklaarde grenskaart, welke stukken de Kon. Pruissische Commissaris dan ook erkende te hebben ontvangen.

neur am 18ten Mai c. visirten Exemplar der von den beiderseitigen Commissarien unterm 25 Mai 1841 für die Richtigkeit bescheinigten Grenzkarte, und zu dem Empfange welcher Stücke der Kön. Preussische Commissarius sich auch bekannte.

Daarna gaf de Kon. Pruissische Commissaris aan den Kon. Nederlandschen Commissaris over, het door de Kon. Pruissische Regering te Dusseldorp op den 22 Maart van het vorige jaar II. S. III. n°. 1241, met de originele goedkeuring voorziene exemplaar van hetzelfde protokol, d. d. Praest den 25 Mei 1841, waarvan mede een gevidimeerd afschrift hieraan zal worden gehecht, benevens de in dat origineel verder vermelde en voor het eerste protokol bevestigde verdere protokollen, alsmede het door de genoemde Kon. Regering onder gezegde dagteekening geviseerd exemplaar van de voormelde kaart, welke stukken de Kon. Nederlandsche Commissaris mede erkende te hebben ontvangen.

Hierauf übergab der Kön. Preussische Commissarius dem Kön. Niederländischen Commissarius das von der Kön. Preussischen Regierung zu Düsseldorf am 22 März v. J. II. S. III, n°. 1241 mit der Genehmigungs-Urkunde, von welcher ebenfalls eine beglaubigte Abschrift gegenwärtigem angeheftet werden soll, versehene Exemplar des gleichen Protokolls d. d. Praest den 25 Mai 1841 nebst den in jener Urkunde namhaft gemachten dem erstern Protokolle vorgehefteten fernern Protokollen; desgleichen dem von der erwähnten Kön. Regierung unter gleichem Datum visirten Exemplar der vorbemerkten Karte, und zu dem Empfange welcher Stücke der Kön. Niederländische Commissarius sich ebenfalls bekannte.

En vermits hiermede het oogmerk van de tezamenkomst op heden, betreffende de uitwisseling der hiervoor opgegevene stukken, was bereikt, en ten aanzien der verevening van de aan het slot van het protokol van den 25 Mei 1841 bedoelde kosten, op heden de ontworpene berekening afzonderlijk zal worden vastgesteld, zoo werd het tegenwoordig in beide talen dubbeld opgemaakt protokol, na voorlezing, gesloten en onderteekend.

Da hiemit der Zweck des heutigen Zusammentritts anlangend das Geschäft der Auswechslung der voraufgeführten Stücke zu Ende, und in Rücksicht der Ausgleichung über die am Schlusse des Protokolls vom 25 Mai 1841 behandelte Kosten-Angelegenheit die aufgestellte Berechnung heute abgesondert festgesetzt werden wird, so wurde gegenwärtiges in beiden Sprachen zweifach ausgefertigtes Protokoll, nach geschehener Vorlesung geschlossen und unterschrieben.

A. u. s.

L. C. J. van Nispen.

A. u. s.

Bernuth.

Annexe A. *Protocole du* 28 *Août* 1839.

Naardien de onderhandelingen tot vereffening van de gerezene geschillen over de grensscheiding tusschen

Nachdem die Verhandlungen wegen Ausgleichung der entstandenen Differenzen über den Grenzzug zwi-

de Kon. Nederlandsche Kadastrale gemeente Netterden en de Kon. Pruissische burgemeesterij Vrasselt, en wel bepaaldelijk tusschen de grenspalen n°. 711 en 712, naar aanleiding van het te dezer plaatse opgemaakt Protokol over de conferentie van wederzijdsche commissarissen, gehouden op den 18en en 19en Mei 1835, zoo ver gevorderd waren, dat de door de destijdige Pruissische commissarissen blijkens gemeld Protokol sub 1, beweerde stelling:

„dat de grenslijn van den grens„paal n°. 711, geplaatst aan den noor„delijken kant van de oude landweer„graaf, in eene opwaartsche rigting, „tot aan den grenspaal n°. 712 ge„vormd wordt door eene daar aanwe„zige dan meer en dan minder toege„lande sloot, welke met de vlietende „landweergraaf parallel loopt,"

van den kant van het Koningrijk der Nederlanden bevonden is overeen te stemmen met het grens-tractaat van den 7en October 1818, maar ook tevens door dat Gouvernement de wensch is geuit geworden, dat de grensscheiding tusschen de twee genoemde grenspalen, — ter voorkoming van vergissingen voor het vervolg — op nieuw door van weerszijden te benoemen commissarissen mogt worden geregeld, en aan dezen wensch door het Koningrijk Pruissen is te gemoet gekomen; zoo zijn heden

a. van Kon. Pruissische zijde de tot dat oogmerk bij commissoriaal besluit van de Kon. regering te Dusseldorp van den 15en Januarij van dit jaar II. S. III. n°. 6708 benoemde landraad von Bernuth, uit Rees;

b. van Kon. Nederlandsche zijde Jhr. van Nispen uit 's Heerenberg, lid der Gedeputeerde Staten van Gelderland, zijnde insgelijks tot dat einde bij Kon. besluit van den 10en Februarij van dit jaar, n°. 93, aangesteld,

te zamen gekomen, om, onder assumtie van Kon. Pruissische zijde van

schen der Kön. Niederländischen Kataster-Gemeinde Netterden und der Kön. Preussischen Bürgermeisterei Vrasselt, und zwar zwischen den Grenzpfählen n°. 711 und 712, auf Grund des über die Conferenz beiderseitiger Commissarien vom 18ten und 19ten Mai 1835 hieselbst vollzogenen Protokolls dahin gediehen, dass die auf Seiten der damaligen Preussischen Commissarien sub 1 des Protokolls aufgestellte Behauptung:

„dass der von dem auf dem nörd„lichen Ufer des alten Landwehr„Grabens errichteten Grenzpfahl n°. „711 aufwärts vorhandene, mit dem „fliessenden Wassergraben parallell „laufende, bis zum Grenzpfahl n°. „712 sich ziehende, und bald mehr, „bald weniger verlandete, Graben die „Grenze bilde,"

Königl. Niederländischer Seits, als den Bestimmungen des Grenz-Regulirungs-Traktats vom 7ten October 1818 entsprechend erkannt; von diesem Gouvernement gleichzeitig aber der Wunsch geäussert war, dass, um allen künftigen Irrungen vorzubeugen, die Landesgrenze zwischen den erwähnten beiden Grenzpfählen durch beiderseits zu ernennende Commissarien nochmals festgestellt werde, und auf diesen Wunsch Kön. Preussischer Seits eingegangen worden war, traten heute;

a. Kön. Preussischer Seits der Landrath von Bernuth von Rees, zu dem Zweck durch Commissorium der Kön. Regierung zu Düsseldorf vom 15 Januar c. II. S. III. n°. 6708, ausersehen;

b. Kön. Niederländischer Seits das Mitglied der deputirten Provinzial-Stände der Provinz Gelderland, Freiherr van Nispen, von 's Heerenberg, desgleichen zu dem Ende durch Königliches Decret vom 10ten Februar c. n°. 93 ernannt,

zusammen, um, unter Zuziehung Kön. Preussischer Seits des Steuer-

den controleur der belastingen Ziegert uit Rees, en den Burgemeester van Vrasselt de Witt, omtrent de wijze van uitvoering van hunne wederzijdsche commissiën in overleg te treden en daarna, zoo doenlijk, tot de afdoening der zaak zelve over te gaan.

En vermits nu, overeenkomstig de aanstellingen van beide commissarissen, derzelver commissie zich uitsluitend bepaalt tot de regeling der grensscheiding tusschen Netterden en Vrasselt, zoo is men van gevoelen geweest, dat men ook alleen over de grenslijn langs dit grondgebied — dat is van af den grenspaal n°. 711 tot aan den zoogenaamden Hollandschen Dijk, waar dat grondgebied eindigt, — onderhandelen kon, en alzoo de verdere grenslijn van daar tot aan den grenspaal n°. 712 buiten behandeling moest laten.

Men overwoog verder of het noodig zij, de grens op de plaats zelve te gaan opnemen, doch dit werd eenpariglijk voor overbodig gehouden, vermits aan ieder der aanwezigen de localiteit, door herhaalde vroegere plaatselijke bezoeken, volkomen bekend was geworden.

Daarna ging men ter zake zelve over, nam inzage van de geopende wederzijdsche kadastrale kaarten, en kwam, na rijpelijke overweging, tot het eenstemmig resultaat, dat het niet mogelijk zij om thans eene teekening der grensscheiding op het papier te brengen, die aan het oogmerk kon voldoen om voor de toekomst de grenslijn te verzekeren, vermits niet alleen het geheele terrein aan weerszijde van de op vele plaatsen toegelande sloot, welke de grensscheiding vormt, uit weiland bestaat, dat nergens van blijvende kenteekenen, die tot punten van aanwijzing kunnen dienen, is voorzien; maar ook de voortdurende verdere toelanding van die sloot de bepaling der grensscheiding hoe langer hoe moeijelijker maakt; weshalve het eenigste middel

Controleurs Ziegert von Rees, und des Bürgermeisters de Witt von Vrasselt, über die Art der Vollführung des beiderseitigen Commissorii zu berathen, und demnächst, wo möglich, zur Sache selbst zu schreiten.

Da nun nach den Commissorien beider Commissarien ihre Commission sich ausschliesslich auf die Grenzregulirung zwischen Netterden und Vrasselt beschränkt, so war man der Ansicht dass es sich hier nur um den Grenzzug längs dieses Gebiets handele, und zwar von dem Grenzpfahle n°. 711 bis zu dem so genannten Holländer Dyk, wo jenes Gebiet sein Ende finde, so dass der fernere Grenzzug von da bis zum Grenzpfahle n°. 712 ausser Beachtung bleiben müsse.

Weiter kam in Frage ob ein Begehen an Ort und Stelle erforderlich sei, welches aber einstimmig unnöthig erkannt wurde, weil einem jeden der Anwesenden die Localität, durch frühere mehrmalige Anwesenheit daselbst, durchaus bekannt sei.

Hierauf zur Sache selbst übergehend, und nach genommener Einsicht der offengelegten beiderseitigen Kataster-Karten, stellte, nach umfassender Erwägung, das einstimmige Ergebniss sich dahin aus, dass es unthunlich sei, jetzt eine Grenzbezeichnung zu Papier zu bringen, welche den Zweck, den Grenzzug für die Zukunft zu sichern, erreiche, weil nicht nur das ganze Terrain auf beiden Seiten des an vielen Stellen verlandeten Grabens, welcher die Grenze bilde, aus Weideland bestehe, das nirgend mit wesentlich bleibenden und als solche zu bezeichnenden, Merkmalen versehen sei; sondern auch, bei fortwährendem Zulanden des Grabens die Grenze immer schwieriger sich darstellen werde; und dass sonach das einzige Mittel der Beseitigung

tot voorkoming der onzekere grensscheiding voor het vervolg slechts daarin bestaan kon: dat er tusschenpalen tusschen de thans aanwezige grenspalen n . 711 en 712 op de geheele lengte van het bovengemeld terrein geplaatst werden, nadat vooraf de daartoe geschikte punten, door van weerszijde daartoe te committeren landmeters, zouden opgenomen, en op eene tot dat einde in duplo opgemaakte speciale kaart aangewezen zijn, welke kaart, voor de plaatsing der tusschenpalen, door wederzijdsche commissarissen onderzocht, en na de plaatsing, door deze als behoorlijk geschied geattesteerd behoorde te worden.

Men kwam dien ten gevolge overeen, aan de wederzijdsche hoogere autoriteiten een voorstel in dezen geest te doen, waarna het tegenwoordig protokol, dubbeld in beide talen opgemaakt, na gedane voorlezing onderteekend en gesloten werd.

L. C. J. VAN NISPEN. BERNUTH.
ZIEGERT. DE WITT.

der Grenz-Ungewissheit für die Zukunft nur darin bestehen könne, dass Zwischenpfähle zwischen den beiden Grenzpfählen n°. 711 und 712 in obiger Ausdehnung aufgestellt würden, nachdem vorher die geeigneten Punkte zu jener Aufstellung durch, von beiderseitigen Gouvernements zu committirende, Geometer ermittelt und auf einer in duplo darüber aufgenommenen speziellen Karte angewiesen seyn würden, welche Karte sodann vor bewirkter Aufstellung der Zwischenpfähle durch beiderseitige Commissarien untersucht, und nach der Aufstellung wieder durch diese als gehörig vollzogen attestirt werden müsse.

Man übernahm daher, in diesem Sinne an beiderseitige vorgesetzte Behörden Antrag zu richten, und wurde hierauf gegenwärtiges in zweifacher Ausfertigung und in beiderseitigen Sprachen abgefasstes Protokoll, nach geschehener Vorlesung unterschrieben und geschlossen.

L. C. J. VAN NISPEN. BERNUTH.
ZIEGERT. DE WITT.

ANNEXE B. *Protocole du* 25 *Mai* 1841.

De ondergeteekende commissarissen, namelijk:

a. van Kon. Pruissische zijde de landraad von Bernuth, van Rees, — en

b. van Kon. Nederlandsche zijde Jhr. van Nispen, lid der Gedeputeerde Staten van Gelderland, te 's Heerenberg,

hadden den dag van heden bestemd om in bijzijn van den controleur der belastingen Ziegert, van Rees, de regeling der grenzen tusschen de Kon. Pruissische Burgemeesterij Vrasselt en de Kon. Nederlandsche gemeente Netterden, te weten tusschen de grenspalen n°. 711 en 712, geheel af te doen.

Die unterzeichneten Commissarien und zwar,

a. Königl. Preussischer Seits der Landrath von Bernuth, von Rees; und

b. Kön. Niederländischer Seits das Mitglied der deputirten Stände der Provinz Gelderland, Freiherr van Nispen, von 's Heerenberg,

hatten den heutigen Tag ausersehen, um, im Zustande des Steuer-Controleurs Ziegert, von Rees, in der Regulirung der Grenze zwischen der Königl. Preussischen Bürgermeisterei Vrasselt und der Kön. Niederländischen Gemeinde Netterden, namentlich zwischen den Grenzpfählen n°. 711 und 712, schliesslich zu verhandeln.

Sedert de laatste en wel op den 15 April van het vorige jaar over deze zaak gehoudene bijeenkomst, waarop — na de bezigtiging der door den Kon. Pruissischen districtslandmeter Och en den Kon. Nederlandschen landmeter Machen op den 12 en 13 December 1839 kenbaar gemaakte punten ter oprigting van tusschensteenen of tusschen-palen — de juiste bepaling dezer punten door de wederzijdsche Commissarissen, met uitzondering van de daarbij vermelde verandering tusschen de punten XII en XIII, was erkend geworden, had in de eerste plaats de oprigting der tusschengrenssteenen zelve, onder het oppertoezigt van den Kon. Pruissischen Commissaris, plaats gevonden en was vervolgens door voornoemden districtslandmeter Och en landmeter Machen de van hoogere hand voorgeschrevene bijzondere grenskaart dubbeld opgenomen en gemeenschappelijk vervaardigd, zoodat de tegenwoordige bijeenkomst met het uitdrukkelijke oogmerk plaats vond, om de onderwerpelijke grenzen na te gaan, ten einde zoowel het getal der voorhanden zijnde tusschen-grenssteenen als hunne plaatsing volgens het vooraf aangewezen standpunt, op te nemen, alsmede de overeenstemming van de vroeger genoemde kaart met de werkelijkheid te onderzoeken, te erkennen, en nopens deze erkenning een blijvend getuigenis af te geven.

Dien ten gevolge was men heden aan den grenspaal n°. 711 bijeengekomen; had men de gansche lijn van daar tot aan den zoogenaamden Hollanderdijk begaan; bij elken grenssteen stilgestaan; de juistheid van deszelfs standpunt met het op de kaart opgeteekende erkend, en zich overtuigd, dat de gezamenlijke grenssteenen, ten getale van XVI, niet alleen volstrekt juist opgerigt, maar ook de bedoelde kaart in volkomen overeenstemming met de werkelijkheid opgemaakt geworden zijn.

Seit der letzten, und zwar am 15ten April v. J. zur Sache abgehaltenen Conferenz, in welcher, nach Revision der von dem Königl. Preussischen Kreis-Geometer Och und Kön. Niederländischen Feldmesser Machen am 12ten und 13ten December 1839 bezeichneten Punkte zur Aufstellung von Zwischen-Grenzsteinen oder Grenzpfählen, die richtige Bezeichnung dieser Punkte von den beiderseitigen Commissarien, mit Ausnahme der daselbst namhaft gemachten Aenderung zwischen den Punkten XII und XIII, anerkannt worden war, war zunächst die Aufstellung der Zwischen-Grenzsteine selbst unter der oberen Leitung des Königl. Preussischen Commissars bewirkt worden; demnächst hatten der vorerwähnte Kreisgeometer Och und Feldmesser Machen die höheren Orts vorgeschriebene Spezial-Grenzkarte zweifach aufgenommen und gemeinschaftlich vollzogen, und forderte nunmehr der ausdrückliche Zweck des heutigen Zusammentritts die Begehung des in Frage begriffenen Grenzzuges, um sowohl die vorhandenen Zwischen-Grenzsteine in ihrer Anzahl und hinsichtlich ihres früher bezeichneten Standpunktes zu recognosciren, als auch die Uebereinstimmung der vorerwähnten Karte mit der Wirklichkeit zu untersuchen, anzuerkennen und über jene Anerkennung bleibendes Zeugniss abzugeben.

Demzufolge war man heute an dem Grenzpfahle n°. 711 zusammengetreten, hatte die ganze Linie von da bis zum sogenannten Holländerdyk begangen; an jedem Grenzsteine haltgemacht; die Identität dessen Standpunkts mit dem in der Karte verzeichneten erkannt, und sich überzeugt dass sämmtliche Grenzsteine zur Anzahl von XVI nicht nur durchaus richtig aufgestellt, sondern auch die bezweckte Karte in ganzer Uebereinstimmung mit der Wirklichkeit angefertigt worden sei.

Geen van wederzijdsche commissarissen droeg daarom ook de minste bedenking, om de voormelde kaart in hare beide exemplaren met de noodige verklaring van juistheid te voorzien, en daarmede het eigenlijke werk der grensregeling deszelfs beslag te geven, terwijl de verevening der voor de oprigting der grenssteenen gemaakte kosten een onderwerp van lateren briefwissel tusschen de beide commissarissen moet verblijven, nadat de Kon. Regering te Dusseldorp den Kon. Pruissischen Commissaris daartoe in staat zal hebben gesteld.

En is daarop het tegenwoordige in dubbeld opgemaakte en in de beide talen opgestelde protokol na gedane voorlezing gesloten en onderteekend.

L. C. J. van Nispen. Bernuth.
Ziegert.

Von beiderseitigen Commissarien wurde daher auch nicht das mindeste Bedenken getragen, die erwähnte Karte in ihren beiden Exemplaren mit der nöthigen Richtigkeits-Bescheinigung zu versehen, und damit das eigentliche Grenz-Regulirungs-Geschäft sein Ende finden zu lassen; während die Ausgleichung über die, durch die Aufstellung der Grenzsteine herbeigeführten, Kosten Sache späteren Schriftwechsels zwischen den beiden Commissarien verbleiben muss, nachdem die Königl. Regierung zu Düsseldorf den Königl. Preussischen Commissar dazu in den Stand gesetzt haben wird.

Und worauf gegenwärtiges, in zweifacher Ausfertigung und in beiderseitigen Sprachen abgefasstes Protokoll, nach geschehener Vorlesung, geschlossen und unterschrieben wurde.

Bernuth. L. C. J. van Nispen.
Ziegert.

1843.
19 Juill.

N°. 200. *Convention entre les Pays-Bas et la Belgique, pour l'exécution de l'art.* 13, § 5, *du traité du* 19 *Avril* 1839, *conclue a Utrecht le* 19 *Juillet* 1843.

(Documents communiqués aux Etats-Généraux.)

S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, et S. M. le Roi des Belges, en exécution de l'art. 13, § 5, du traité du 19 Avril 1839, ont nommé leurs commissaires, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg: le sieur Gérard George Clifford, Commandeur etc., Ministre d'Etat, membre de la Première Chambre des Etats-Généraux; et

S. M. le Roi des Belges, les sieurs François Constantin Léopold Donny, Chevalier etc., membre de la Chambre des Représentants, premier Avocat-Général près de la Cour d'appel de Gand; Louis Joseph van Caillie, Chevalier etc., Directeur de l'Enregistrement, des Domaines et des Forêts dans la province de Luxembourg;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme;

Vu les articles 13 et 22 du traité du 19 Avril 1839, et les articles 56, 59, 63, 64, 66, 69 et 70 du traité du 5 Novembre 1842;

Ayant reconnu qu'à l'exception de quelques archives appartenant à la Belgique, ou concernant son administration, dont l'extradition doit être complétée, les travaux restés à la commission mixte depuis le traité du 5 Novembre 1842 sont parvenus à leur terme;

Sont convenus de faire opérer l'achèvement de l'extradition des archives et de constater les travaux successivement terminés par la commission mixte, de la manière suivante:

ARCHIVES.

Art. 1. La commission mixte a procédé, en exécution de l'article 13, § 5 du traité du 19 Avril 1839, et des articles 56, 59 et 67 du traité du 5 Novembre 1842, à l'extradition des archives ci-après indiquées, appartenant à la Belgique, ou concernant son administration, décrites dans des inventaires formés en double, cotés et paraphés par les membres et les deux secrétaires de la commission mixte, et dont un double est demeuré au commissaire Néerlandais et l'autre aux commissaires Belges, savoir:

1er *Inventaire.* Archives concernant les évaluations cadastrales: l'acquisition d'un hôtel, Petit Sablon, à Bruxelles; le culte catholique; l'administration des ponts et chaussées, et le département de la guerre.

2e *Inventaire.* Archives concernant l'administration des domaines.

3e *Inventaire.* Quelques archives relatives aux sessions des Etats-Généraux pendant 1828, 1829 et 1830.

4e *Inventaire.* Archives concernant la chambre des comptes créée à Bruxelles en 1814, et les évaluations cadastrales dans plusieurs provinces.

5e *Inventaire.* Poinçons, médailles et autres objets relatifs à l'administration des monnaies.

6e *Inventaire.* Archives concernant l'administration des mines.

7e *Inventaire.* Archives concernant les comptes des receveurs-généraux dans les provinces méridionales.

8e *Inventaire.* Archives diverses concernant le département de l'intérieur, de la guerre et des finances.

9e *Inventaire.* Archives concernant la délimitation de communes en Belgique.

10e *Inventaire.* Archives concernant l'administration des domaines et spécialement la vente de domaines et bois par le syndicat d'amortissement.

11e *Inventaire.* Archives concernant les réclamations produites en exécution de l'arrêté du 23 Janvier 1815 (*Journal Officiel* n°. 120) par les anciens propriétaires de routes, canaux, etc., en Belgique.

12e *Inventaire.* Archives concernant l'administration des mines.

13e *Inventaire.* Archives concernant la délimitation de communes dans le Luxembourg Belge.

Indépendamment des archives renseignées aux inventaires susmentionnés, la commission mixte a opéré l'extradition d'autres pièces et documents de diverse nature, réclamés par demandes ou notes spéciales, et en a constaté la remise aux commissaires Belges, par des mentions successives faites aux procès-verbaux des séances de la commission mixte. Ces pièces et documents sont indiqués sommairement dans un état dont un double à été remis à chaque partie.

Art. 2. Les archives, cartes, plans, titres, registres, extraits, états, dossiers, décisions et documents quelconques dont le gouvernement Belge doit

être mis en possession et dont l'extradition n'a pas été faite par la commission mixte d'Utrecht, seront remis à la Haye, par un délégué ou commissaire nommé par le gouvernement des Pays-Bas, à un délégué ou commissaire nommé par le gouvernement Belge.

Quant aux archives concernant l'arriéré des Pays-Bas et l'arriéré Français, la remise se bornera à celles qui se rapportent aux affaires non-terminées et aux dossiers des affaires terminées qui seront désignés par le gouvernement Belge.

Art. 3. Après l'achèvement des travaux des délégués ou commissaires chargés de l'extradition, le gouvernement Belge pourra, chaque fois qu'il en éprouvera le besoin, réclamer encore l'extradition ultérieure de documents ou dossiers spécialement désignés par lui.

Art. 4. Le gouvernement Belge aura la faculté de faire prendre, dans le courant des dix-huit mois qui suivront la ratification de la présente convention, sans frais, par ses agents ou ses délégués, copie des archives et documents mentionnés à l'article 2 de la présente convention, dont l'objet spécial serait commun aux deux pays ou à leur administration.

Art. 5. La remise des pièces et documents énoncés à l'article 2 sera constatée par des inventaires dressés, autant que possible, dans la forme qui a été suivie en matière d'extradition d'archives par la commission mixte d'Utrecht.

ETABLISSEMENTS PARTICULIERS.

Art. 6. La commission mixte s'est reconnue compétente pour examiner les droits des sujets Belges sur les établissements particuliers ci-après désignés, les seuls qui tombent sous l'application du § 1 de l'article 22 du traité du 19 Avril 1839:

1°. Caisse de retraite des fonctionnaires et employés du département des recettes.

2°. Caisse de pensions des veuves des ingénieurs et conducteurs du Waterstaat.

3°. Fonds des veuves et orphelins des officiers de l'armée de terre.

4°. Fonds des veuves et orphelins des employés appartenant à l'administration générale (*leges*).

5°. Fonds des veuves et orphelins des fonctionnaires civils et des officiers de la marine coloniale aux Indes Orientales.

6°. Fonds de pensions supplémentaires des officiers de l'armée de terre aux Indes Orientales.

7°. Fonds des veuves et orphelins de l'armée de terre aux Indes Orientales.

8°. Fonds de pensions des employés aux Indes Occidentales, ainsi que de leurs veuves et orphelins.

Art. 7. Procédant à l'examen des droits des sujets Belges sur les établissements particuliers, dont il est question au § 1 de l'article 22 du traité du 19 Avril 1839, la commission mixte à fixé ces droits de la manière suivante:

§ 1. *Caisse de retraite des fonctionnaires et employés du département des recettes.*

Les droits des sujets Belges à l'actif appartenant à la caisse de retraite, à la date du 1 Octobre 1830, sont fixés à un capital en dette active à 2½

pct. de *quatre cent quarante-cinq mille florins des Pays-Bas* avec jouissance des intérêts depuis cette époque.

Capital.		fl. 445,000.00
Intérêts échus au 30 Juin 1843. . . .	fl. 141,843.75	
De plus il sera payé au trésor Belge, en une fois et sans intérêts, *onze mille cinq cent florins*, à titre d'indemnité pour les pensions avancées par lui seul, pendant huit ans trois mois, en faveur de titulaires ayants-droit. . .	11,500.00	
Total à la date du 30 Juin 1843:		
Capital en dette active.		fl. 445.000.00
Numéraire.	fl. 153,343.75	

Un double des documents qui ont servi de base à la fixation des droits des sujets Belges au fonds mentionné ci-dessus a été remis à chaque partie.

§ 2. *Caisse de pensions des veuves des ingénieurs et conducteurs du Waterstaat.*

Les droits des sujets Belges à l'actif appartenant à la caisse de pensions des veuves des ingénieurs et conducteurs du Waterstaat, à la date du 1er Octobre 1830, sont fixés à *deux mille quarante-huit florins* en numéraire, dont *dix-sept cent vingt et un florins* avec les intérêts à 5 pct. par an, depuis la dite époque du 1er Octobre 1830, seront acquittés directement par le fonds, et les *trois cent vingt-sept florins* restant, recouvrés, s'il y a lieu, par le gouvernement Belge, à charge de divers fonctionnaires résidant en Belgique, pour leurs contributions à la caisse de pensions, antérieures au 1er Octobre 1830.

Principal à remettre par la caisse de pensions.	fl. 1,721.00
Intérêts échus au 30 Juin 1843.	„ 1,097.13½
	fl. 2,818.13½
A recouvrir sur divers fonctionnaires résidant en Belgique.	„ 327.00
Total au 30 Juin 1843.	fl. 3,145.13½

Un double des documents qui ont servi de base à la fixation des droits des sujets Belges au fonds mentionné ci-dessus a été remis à chaque partie.

§ 3. *Fonds des veuves et orphelins des officiers de l'armée de terre.*

Les droits des sujets Belges dans l'actif appartenant au fonds des veuves et orphelins des officiers de l'armée de terre, à la date du 1er Octobre 1830, ont été fixés à un capital en dette active à 2½ pct. de *quatre cent cinquante sept mille florins*, avec jouissance des intérêts depuis cette époque.

La part des sujets Belges dans le déficit en numéraire existant au 1er Octobre 1830 a été fixé a *dix-neuf cent vingt florins*.

Capital en dette active. . . . . fl. 457.000.00

Le décompte des intérêts échus jusqu'au 30 Juin 1843 établit qu'il revient à la Belgique, déduction faite de sa part dans le déficit en numéraire et eu égard aux répétitions à exercer de part et d'autre, une somme de *cent soixante-quatre mille cinq cent soixante-huit florins quatre-vingt un cents* . . fl. 164,568.81.

Total à la date du 30 Juin 1843:

Capital en dette active. . . . . fl. 457,000.00

En numéraire. . . . . fl. 164,568.81

Un double des documents qui ont servi de base à la fixation des droits des sujets Belges au fonds mentionné ci-dessus a été remis à chaque partie.

§ 4. *Fonds* (*dit* leges) *des veuves et orphelins des employés appartenant à l'administration générale.*

Les droits des sujets Belges à l'actif appartenant au fonds des *leges*, à la date du 1er Octobre 1830, sont fixés à un capital en dette active à $2\frac{1}{2}$ pct. de *quatre-vingt-dix-neuf mille sept cent florins*, plus à une somme de *deux mille trois cent vingt florins soixante-dix cents et demi*, pour leur part dans le solde existant en numéraire; le tout avec jouissance des intérêts depuis la dite époque.

Capital en dette active. . . . . fl. 99,700.00

Part dans le solde en numéraire. . . . fl. $2,320.70\frac{1}{2}$

Intérêts jusqu'au 30 Juin 1843:

a. du capital en dette active. . . . . $31,779.37\frac{1}{2}$

b. de la part dans le solde en numéraire. 1,479.39

Total à la date du 30 Juin 1843:

Capital en dette active . . . . fl. 99,700 00

Numéraire. . . . . fl. 35,579.47

Un double des documents qui ont servi de base à la fixation des droits des sujets Belges dans le fonds des *leges* mentionné ci-dessus à été remis à chaque partie.

§ 5. *Fonds des veuves et orphelins des fonctionnaires civils et des officiers de la marine coloniale aux Indes Orientales.*

Les droits des sujets Belges à l'actif appartenant au fonds des veuves et orphelins des fonctionnaires civils et des officiers de la marine coloniale aux Indes Orientales, à la date du 1er Octobre 1830, sont fixés à *huit mille huit cent vingt florins* en numéraire, avec jouissance des intérêts à 5 pct. par année depuis la dite époque.

Capital en numéraire. . . . . fl. 8820.00

Intérêts à 5 pct. par année jusqu'au 30 Juin 1843. fl. 5,622.75.

Un double des documents qui ont servi de base à la fixation des droits des sujets Belges au fonds mentionné ci-dessus a été remis à chaque partie.

§ 6. *Fonds de pensions supplémentaires des officiers de l'armée de terre aux Indes Orientales.*

Les droits des sujets Belges à l'actif du fonds de pensions supplémentaires des officiers de l'armée de terre aux Indes Orientales, à la date du 1er Octobre 1830, sont fixés à *trente-trois mille cinq cent florins* en numéraire, avec jouissance des intérêts à 5 pour cent par année depuis la dite époque

Capital en numéraire. . . . . fl. 33,500.00
Intérêts à 5 pct. par année, jusqu'au 30 Juin 1843 . . . . fl. 21,356.25

Un double des documents qui ont servi de base à la fixation des droits des sujets Belges au fonds mentionné ci-dessus a été remis à chaque partie.

§ 7. *Fonds des veuves et orphelins des officiers de l'armée de terre aux Indes Orientales.*

Il a été reconnu par la commission mixte que les sujets Belges n'ont aucun droit à exercer sur le fonds des veuves et orphelins des officiers de l'armée de terre aux Indes Orientales, lequel fonds était en déficit à la date du 1er Octobre 1830.

Un double des documents concernant le fonds mentionné ci-dessus a été remis à chaque partie.

§ 8. *Fonds de pensions des employés aux Indes Occidentales, ainsi que de leurs veuves et orphelins.*

Ayant reconnu qu'aucune pension n'a été accordée à des sujets Belges, et que, d'un autre côté, aucune réclamation n'a été produite à la charge du fonds de pensions des employés aux Indes Occidentales ainsi que de leurs veuves et orphelins, la commission mixte s'est abstenue de tout examen ultérieur.

Art. 8. En mettant à la disposition du gouvernement Belge, ainsi que la proposition en a été faite et acceptée dans la séance de la commission mixte du 10 Avril 1843, une somme de *quatre-vingt mille florins*, exigible le 15 Août 1843, le gouvernement Belge conservera à sa charge tous les payements qu'il a faits à la décharge du fonds pour l'encouragement et le soutien du service militaire dans les Pays-Bas, dit de Waterloo, et se charge d'acquitter à l'avenir, jusqu'à leur extinction, toutes les pensions et gratifications accordées par le dit fonds, avant le 1er Octobre 1830, à des sujets Belges qui habitent actuellement le territoire de la Belgique, ainsi qu'à faire droit à toutes les réclamations que des sujets Belges pourraient encore faire valoir sur ce fonds, d'après les règlements existants en 1830.

Un extrait du procès-verbal de la séance de la commission mixte, en ce qui concerne la dite proposition, a été remis à chaque partie.

Art. 9. Moyennant le transfert des capitaux en dette active, mentionnés au numéro 3, litt. C, et au numéro 5 de l'art. 63 du traité du 5 Novembre 1842, et le payement au gouvernement Belge des intérêts et des autres sommes indiqués aux articles 7 et 8 de la présente convention, les fonds

particuliers dont il est question au § 1 de l'art. 22 du traité du 19 Avril 1839, seront libérés de toute obligation quelconque, soit envers le gouvernement Belge, soit envers les sujets Belges pensionnés et autres ayants-droit à quelque titre que ce soit; et toute réclamation du chef du susdit paragraphe se trouve éteinte et interdite

Cautionnements fournis et versements faits par des comptables Belges.

Art. 10. Le montant des cautionnements fournis en numéraire, ainsi que des versements faits par des sujets Belges, mentionnés au § 2 de l'art. 22 du traité du 19 Avril 1839, et qui seront restitués, conformément à l'art. 69, § 1, du traité du 5 Novembre 1842, directement au gouvernement Belge par le trésor Néerlandais, est fixé par la commission mixte à la somme de ***deux millions huit cent quarante-neuf mille trois cent seize florins quatre-vingt-quatorze cents et demi***, y compris:

1°. les intérêts calculés à partir du 1er Juillet 1830 jusqu'au 30 Juin 1843;

2°. les soldes dus à quelques comptables Belges, du chef de la conversion en inscriptions dette active à 2½ pct. de leurs anciens cautionnements versés en numéraire; et enfin

3°. les intérêts payés par le gouvernement Belge sur quelques cautionnements et versements non-restituables, savoir:

1°. Cautionnements inscrits au registre général des cautionnements et fournis en numéraire par des comptables Belges.	ƒ 1,821,149.41	
intérêts à 4 pct.	946,997.68½	
		ƒ 2,768,147.09½
2°. Cautionnements également inscrits au registre général des cautionnements et fournis en numéraire par des sujets Belges, à la garantie du payement de droits d'accises	ƒ 4,100.00	
Intérêts à 5 pct.	2,665.00	
		6,765.00
3°. Versements faits par des comptables Belges, non inscrits au registre général des cautionnements.	ƒ 40,230.81	
Intérêts à 4 pct	20,920.01½	
		61,150.82½
4°. Soldes dus à quelques comptables Belges, du chef de la conversion en inscriptions à 2½ pct. de leurs anciens cautionnements en numéraire		273.42½
5°. Intérêts payés par le gouvernement Belge sur quelques cautionnements et versements non restituables . .		12,980.60
	Total.	ƒ 2,849,316.94½

Les cautionnements, versements, soldes et intérêts mentionnés ci-dessus sont indiqués, article par article, dans un état formé par le commissaire Néerlandais, contenant soixante feuillets, cotés et paraphés par les membres de la commission mixte. Cet état est demeuré au commissaire Néerlandais.

Les dits cautionnements, versements, soldes et intérêts sont également indiqués, article par article, dans un état formé par les commissaires Belges, contenant cent dix-neuf feuillets, cotés et paraphés par les mem-

bres de la commission mixte. Cet état est demeuré aux commissaires Belges.

Art. 11. S'il était reconnu dans la suite que des cautionnements ou versements, restitués comme provenant de comptables Belges, appartiennent en effet à des comptables de l'autre partie, les titulaires ou leurs ayants-cause en obtiendront, moyennant justification de leurs droits, le remboursement du gouvernement Belge.

De son côté, le trésor Néerlandais remboursera également aux titulaires ou ayants-cause, qui justifieront de leurs droits, les cautionnements fournis ou versements faits par des comptables qui ne sont pas portés en l'état mentionné en l'article précédent et qui, dans la suite, seraient reconnus être Belges.

DÉPÔTS JUDICIAIRES ET CONSIGNATIONS.

Art. 12. Procédant à la fixation du montant des dépôts judiciaires et consignations à restituer directement au gouvernement Belge, en exécution des §§ 2, 4 et 5 de l'article 69 du traité du 5 Novembre 1842, la commission mixte à fixé ce montant de la manière suivante:

1°. Les consignations et les dépôts judiciaires appartenant à des sujets Belges et versés comme tels, avant le 1er Octobre 1830, dans les caisses des consignations du Royaume des Pays-Bas, s'élèvent en capital pour toutes les sommes réunies à *trois cent quatre-vingt dix-neuf mille cinq cent quarante et un florins quatre-vingt-cinq cents et demi*, qui sont remis au gouvernement Belge avec les intérêts fixés par la loi du 28 Nivose, an XIII . . . . fl. 399,541.85½

Les intérêts de ce capital calculés jusqu'au 30 Juin 1843, s'élèvent à *cent quatre-vingt-quatorze mille cinq cent quatre-vingt douze florins soixante-cinq cents* 194,592.65

Total. fl 594,134.50½

2°. Les revenus des biens saisis réellement et les consignations concernant les sujets Belges, restitués par la France, et qui restent encore en dépôt dans les caisses du trésor Néerlandais, ont été fixés à *cent vingt-six mille sept cent soixante florins dix-neuf cents et demi*, savoir:

A. Revenus des biens saisis réellement . . . . . *f* 96,717.22½
B. Consignations. 30,042.97

Total. . *f* 126,760.19½

3°. La somme rendue par l'Autriche en exécution de la convention du 5 Mars 1828, provenant des dépositaireries de Malines et du Hainaut, à été fixée à *cent soixante et onze mille quatre cent quarante-huit florins cinquante et un cents*, ... *f* 171,448.51

Les sommes énoncées aux numéros 2 et 3 seront remises au gouvernement Belge sans aucune addition d'intérêts.

Toutes les sommes mentionnées au présent article sont désignées en un état formé par le commissaire Néerlandais, contenant quarante feuillets, cotés et paraphés par les membres de la commission mixte. Cet état demeure au commissaire Néerlandais.

Les mêmes sommes sont également indiquées en un état dressé par les

commissaires Belges, contenant quarante feuillets, cotés et paraphés par les membres de la commission mixte. Ce dernier état est demeuré aux commissaires Belges, comme devant servir à leur gouvernement de pièce de comptabilité.

Art. 13. Moyennant la restitution effectuée au gouvernement Belge, des sommes et intérêts énoncés aux numéros 1, 2 et 3 de l'article précédent, toute réclamation à charge du trésor Néerlandais, du chef des §§ 2, 4 et 5 de l'article 69 du traité du 5 Novembre 1842, demeure éteinte et interdite.

Art. 14. La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Utrecht, dans le délai de six semaines, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi les membres susnommés de la commission mixte ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Utrecht, le 19 Juillet 1843.

(*L. S.*) G. G. Clifford. (*L. S.*) Donny.
(*L. S.*) van Caillie.

[*Cette convention a été ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas le 23 Août 1843 et par S. M. le Roi des Belges le 24 du même mois. L'échange des ratifications a eu lieu à Utrecht le 30 Août 1843.*]

1843. 8 Août.

N°. 201. *Convention de délimitation entre les Pays-Bas et la Belgique, signée à Maastricht le 8 Août 1843.*

(Journal Officiel, 1844, n°. 12.)

S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, et S. M. le Roi des Belges, prenant en considération le traité du 19 Avril 1839, et voulant régler et arrêter tout ce qui a rapport à la délimitation entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique, ont nommé, à cet effet, conformément à l'article 6 du dit traité, des commissaires, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, les sieurs:

Paul Eustache Réné van Hooff, Chevalier, etc., lieutenant-général, Son aide-de-camp en service extraordinaire;

Guillaume Dominique Alois Kerens de Wolfrath, Chevalier, etc., commissaire de district et de milice à Maastricht;

Michel Tock, Chevalier, etc., Son commissaire pour le règlement de la navigation et du droit de navigation sur la Moselle;

François-Joseph-Charles-Marie Wirz, Chevalier, etc., conseiller supérieur des travaux publics dans le Grand-Duché de Luxembourg; et

Etienne de Kruyff, Chevalier, etc., ingénieur en chef du Waterstaat.

S. M. le Roi des Belges, les sieurs:

André Edouard Jolly, Chevalier, etc., général-major, commandant de la province d'Anvers;

Nicolas Berger, président du tribunal de première instance d'Arlon, ancien membre de la Chambre des Représentants;

Jean Baptiste Vifquain, Officier, etc., inspecteur des ponts et chaussées;
Charles Emmanuel François Joseph Grandgagnage, Chevalier, etc., directeur des contributions directes, douanes et accises et du cadastre dans la province de Liége; et
le vicomte Charles Ghislain Guillaume Vilain XIIII, Officier, etc., membre de la Chambre des Représentants.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, et se conformant au traité complémentaire et explicatif du 5 Novembre 1842, sont convenus des articles suivants:

Procès-verbal descriptif, plans et cartes.

Art. 1. La limite entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique s'étend depuis la Prusse jusqu'à la mer du Nord.

Cette frontière, qui est divisée en trois sections, est déterminée d'une manière précise et invariable par un procès-verbal descriptif, rédigé d'après les plans parcellaires du cadastre, dressés à l'échelle du deux-mille-cinq-centième et au moyen de reconnaissances, faites sur le terrain, par des commissaires délégués à cette fin.

Toutefois, par exception, des cartes au dix-millième sont jugées suffisantes pour indiquer la limite formée par la Meuse et par l'Escaut.

Il en est de même pour ce qui concerne les communes de Baarle-Nassau (Pays-Bas) et Baarle-Duc (Belgique), à l'égard desquelles le statu-quo est maintenu, en vertu de l'article 14 du traité du 5 Novembre 1842.

Un plan spécial, en quatre feuilles, comprenant le parcellaire tout entier de ces deux communes, est dressé à l'échelle du dix-millième, et à ce plan sont annexées deux feuilles détachées, représentant, à l'échelle du deux-mille-cinq-centième, les parties des dites communes qu'une échelle plus petite ne permettrait pas de représenter avec clarté.

Art. 2. Des cartes topographiques, à l'échelle du dix-millième, destinées à faire apprécier la frontière dans son ensemble et par rapport aux localités limitrophes, sont dressées par section, savoir:

du côté des Pays-Bas, au moyen des plans cadastraux, des tableaux indicatifs et de reconnaissances sur le terrain, pour autant que celles-ci étaient nécessaires à la détermination de la limite;

du côté de la Belgique, au moyen des plans cadastraux et de reconnaissances sur le terrain, embrassant tout le développement de la partie Belge.

Ces cartes comprennent toute l'étendue de la frontière, sur une zône moyenne de deux mille quatre cents aunes (mètres).

Art. 3. Le procès-verbal descriptif, les plans parcellaires et les cartes topographiques au dix-millième, arrêtés et signés par les commissaires, demeureront annexés à la présente convention, et auront la même force et la même valeur que s'ils y étaient insérés en leur entier.

SECTION I.

Limite depuis la Prusse jusqu'à la Meuse. Limite formée par le cours de ce fleuve, ainsi que par le rayon de Maastricht.

Description de la frontière.

Art. 4, § 1. La limite entre les Pays-Bas et la Belgique commence au point de contact des communes de Vaals (Pays-Bas), Gemmenich (Bel-

gique), Laurensberg (Prusse) et Moresnet (territoire neutre entre la Belgique et la Prusse).

Cette ligne se dirigeant de ce point, vers l'ouest, jusqu'à la Meuse, sépare successivement les communes Néerlandaises de Vaals, Wittem, Slenacken, Noorbeek, Mheer, Ste. Gertrude, Mesch et Eysden (Duché de Limbourg) des communes Belges de Gemmenich, Sippenaeken, Teuven, Fouron St. Martin, Fouron-le-Comte et Mouland (province de Liége), communes dont les anciennes limites sont modifiées, par suite des échanges et cessions de territoires, indiqués aux articles 5, 6 et 7 ci-après.

(Articles 1 à 13 du procès-verbal descriptif.)

§ 2. Arrivée à la Meuse, la limite formée par le thalweg des basses eaux tourne au nord et suit le thalweg de ce fleuve, jusqu'au point de contact des communes de St. Pierre, Gronsveld (Pays-Bas) et Lanaye (Belgique), situé en amont de la ville de Maastricht, en laissant aux Pays-Bas les îles et îlots qui se trouvent à la droite du thalweg.

(Articles 14, 15 et 16 du procès-verbal descriptif.)

§ 3. Au point de contact des dites communes de St. Pierre, Gronsveld et Lanaye, la ligne, quittant le thalweg de la Meuse, passe sur la rive gauche du fleuve pour contourner la ville de Maastricht et lui laisser le rayon de territoire qui lui est attribué par le § 2 de l'article 4 du traité du 19 Avril 1839.

A cette fin, elle sépare, d'abord, la commune de St. Pierre (Pays-Bas) de celle de Lanaye (Belgique), pour entrer dans la partie orientale de la commune de Canne, dont une portion de territoire, avec le chateau de Nedercanne, appartient aux Pays-Bas; elle traverse ensuite la commune de Vroenhoven, en passant entre le village de Montenaken (Belgique) et celui de Wylre (Pays-Bas); puis elle détache de la commune de Veltwezelt (Belgique) l'extrémité sud de son territoire, et enfin elle coupe la partie située le plus au sud-ouest du territoire de la commune de Lanaken (Belgique), pour aller reprendre le thalweg de la Meuse, au village de Smeermaas, dont elle laisse quelques habitations aux Pays-Bas.

(Articles 17 à 23 du procès-verbal descriptif.)

§ 4. A partir du point où, à Smeermaas, la limite reprend le thalweg de la Meuse, ce thalweg forme de nouveau frontière jusqu'à un point situé vis-à-vis du lieu dit de Koelegrint, à dix-sept cents aunes (mètres) environ au-dessous du passage d'eau de Stevensweert, en laissant aux Pays-Bas les îles et îlots qui se trouvent à la droite du thalweg, et à la Belgique celles et ceux qui se trouvent à sa gauche.

Par cette délimitation les parties des communes de Berg, d'Urmond, d'Obicht et Papenhoven, de Grevenbicht et de Stevensweert (Pays-Bas), qui se trouvent à la rive gauche de la Meuse, passent à la Belgique, et les parties des communes de Borsheim et d'Eelen (Belgique), qui se trouvent à la rive droite, passent aux Pays-Bas.

(Articles 24 à 48 du procès-verbal descriptif.)

Echanges, cessions de terrritoire.

Art. 5, § 1. Les Pays-Bas cèdent à la Belgique, sur la partie de la frontière décrite dans le § 1 de l'article 4, savoir:

Les parcelles n°s. 1445, 1446, 1447 et 1448, section B, de la commune de Vaals, situées au sud du chemin dit Koeweg;

(Article 1, § 5, du procès-verbal descriptif.)

Les parcelles n°s. 1216 à 1223, section D de la commune de Wittem, situées au sud du chemin de Sippenaeken à Beusdal;

(Article 3, § 2, du procès-verbal descriptif.)

Une partie des parcelles 105 et 106, section A, la parcelle 153, section B; de la commune de Mesch, et les parcelles de la section B de la dernière de ces communes, situées au sud du chemin de Fouron-le-Comte à Mouland;

(Article 11, §§ 1, 3 et 8, du procès-verbal descriptif.)

Les parcelles de la section E de la commune d'Eysden, situées au sud du Chemin Vert.

(Article 13, § 6, du procès-verbal descriptif.)

§ 2. Les Pays-Bas cèdent à la Belgique (article 12 du traité du 5 Novembre 1842), les parcelles n°s. 576, 577, 578 et une partie des parcelles n°s. 563 et 579, section E, de la commune d'Eysden, situées près de la ferme de Navaigne.

(Article 13, § 8, du procès-verbal descriptif.)

Art. 6. La Belgique cède aux Pays-Bas, sur la partie de la frontière décrite dans le § 1 de l'article 4, savoir:

Les parcelles n°s. 17, 19, 20, 22 et 23, section B; 654, 655, 726, 727, 728, 729, 730 et une partie de la parcelle n°. 778, section A, de la commune de Gemmenich, parcelles situées au nord des chemins dits Hoogweg et Koeweg, et au sud de celui dit Ruckweg;

(Article 1, §§ 3, 4 et 5, du procès-verbal descriptif.)

Les parcelles n°s. 1 à 22, section B, de la commune de Sippenaeken, situées près de la Geul (rivière au nord du Reenweg);

(Article 2, § 2, du procès-verbal descriptif.)

Les parcelles n°s. 1668 à 1695, 1697, 1699 à 1704, une petite partie de la parcelle n°. 1705 et les parcelles 1844 à 1852, section A, de Fouron-le-Comte, situées sur les deux rives du Voerenbeek et entre les chemins de Fouron-le-Comte à Mesch et à Mouland.

(Article 11, §§ 4, 5 et 6, du procès-verbal descriptif.)

Stipulations particulières.

Art. 7. Les parties des chemins dits Ratweg, Hoogstraat, Riesel-Steenweg, des chemins de Mesch à Libeek, de Castert à Mouland, et de ceux longeant, près du chateau de Canne, les parcelles 479 et 480, section A, formant limite, appartiennent aux Pays-Bas.

Art. 8. Les parties du chemin dit Reenweg, des chemins de Fouron-le-Comte à Mouland, de Maastricht à Mouland et à Visé, du chemin dit Lintjensweg, de celui de Canne à Maastricht, du sentier de Canne à Montenaken, et enfin du chemin longeant, dans le village de Canne, la parcelle 472, section A, formant limite, appartiennent à la Belgique.

Art. 9. La partie du chemin, formant limite, qui, dans le village de Canne, appartient à la Belgique, reste libre aux habitants des deux portions de ce village pour le transport des pierres et du sable, provenant de la carrière située près de ce chemin.

Art. 10. § 1. Partout où la Meuse forme limite entre les deux Etats, on ne peut établir, pour la conservation de ses rives, que des travaux de simple défense, tels que des perrés (oeverbekleedingen in drooge of gemetselde steenen), des recouvrements (sprei- of beslagwerken), des bermes

(pakbermen), des ouvrages à barbes (bleeswerken), etc, parallèles à la rive, et dont la largeur de la surface supérieure (kruin), saillante dans la rivière, ne dépassera pas quatre aunes (mètres). Il ne sera même permis de construire ces travaux que dans les endroits attaqués par le courant, et nullement là où la situation de la rive indique une tendance à la formation de quelque alluvion.

§ 2. Tout ouvrage de nature offensive, qui pourrait modifier le courant, et par là nuire à la rive opposée, tels que des épis (kribben), des bâtardeaux (dammen), des têtes (bollen of koppen), des triangles (triangels), des barrages quelconques (dammen of andere opstuwingen) et autres ouvrages saillants dans la rivière, autres que ceux autorisés au paragraphe précédent ne pourront, en aucun cas, être construits, que d'un commun accord entre les deux puissances.

§ 3. Sont exceptés des restrictions mentionnées dans le paragraphe précédent, les cas où la rivière aurait pris, par suite de quelque catastrophe, un cours tout nouveau, et où il s'agirait de lui faire reprendre son ancien lit, cas prévu par l'article 11 ci-après.

§ 4. Aucune digue nouvelle, barrage ou bâtardeau, aucune oseraie ou plantation quelconque, soit sur la berge ou les alluvions qui font encore partie du lit de la rivière, soit sur les îles ou îlots, soit à travers les branches du fleuve qui séparent les îles de la rive, ne pourront être établis que du consentement des deux gouvernements.

§ 5. Dans la catégorie des travaux susmentionnés est également compris tout exhaussement de la rive, même aux abords des passages d'eau.

§ 6. Aucune des deux puissances ne peut établir, ni laisser établir des pêcheries par des parquetages ou d'autres moyens qui puissent causer le moindre retard dans le courant ou faciliter, tant soit peu, des atterissements propres à former alluvion.

§ 7. Lors des travaux hydrauliques pour la conservation des rives et du thalweg de la Meuse, et dont l'exécution serait autorisée, les administrations des deux Etats seront tenues, en cas de besoin, de faciliter l'extraction de sable ou de gravier de la rive opposée, pour autant que cette rive ne soit pas elle-même en souffrance.

Art. 11. § 1. Si, par une catastrophe quelconque, la Meuse vient à abandonner son lit actuel et à s'en creuser un nouveau, le thalweg de ce nouveau lit n'en continuera pas moins à former limite entre les deux Etats.

§ 2. Cependant, l'Etat lésé par la séparation d'une partie de son territoire aura la faculté d'exécuter, à ses frais, les travaux nécessaires pour faire rentrer la rivière dans le lit abandonné.

Cette faculté lui est dévolue pendant un délai de quatre ans, à partir de l'époque de l'évènement.

Ce délai expiré (que les travaux aient été ou non entrepris), le territoire détaché passe définitivement sous la souveraineté de l'Etat auquel le thalweg du nouveau lit l'attribuera.

Dans ce cas, la nouvelle limite sera établie dans le délai de six mois, à dater de l'expiration des quatre années, en suivant le thalweg tel qu'il est défini à l'article 4.

§ 3. Pendant ces quatre années, la portion détachée restera soumise à l'action de l'Etat auquel elle appartient, sans, toutefois, que cette action puisse apporter aucun obstacle à la libre navigation de la Meuse.

§ 4. Les dispositions de l'article 17 du traité du 19 Avril 1839

seront applicables aux habitants et aux propriétaires dans les territoires qui viendront, de cette manière, à changer de domination.

§ 5. Si le thalweg vient à changer, sans que le lit de la rivière change lui-même, les îles et les îlots continueront à appartenir à l'Etat auquel ils sont spécialement attribués par la présente convention.

§ 6. Cependant la souveraineté changera si une île ou un îlot se réunit à la terre ferme, ou se trouve faire partie d'un territoire qu'une déviation fortuite de la Meuse aurait fait passer d'une domination à l'autre.

Art. 12, § 1. La pêche dans la Meuse, là où ce fleuve forme limite, sera commune et adjugée publiquement pour le compte des deux Etats. Le poisson qui en provient est exempt de tout droit de douane dans les deux pays. Le produit des fermages sera partagé chaque année.

Les adjudications se feront alternativement dans l'un ou dans l'autre pays, d'après un cahier de charges à arrêter, et pour un terme à fixer, de commun accord, entre les deux administrations.

§ 2. Tout en maintenant les dispositions du § 6 de l'article 10, il est néanmoins entendu, que les administrations des deux Etats pourront, de commun accord, permettre l'établissement de pêcheries au moyen de parquetages, là ou elles ne peuvent occasionner de déviation au thalweg ni de dommages aux rives.

§ 3. Les administrations des deux pays s'entendront pour l'exécution des dispositions du présent article.

Art. 13, § 1. Les passages d'eau par bacs, bateaux ou nacelles, établis ou à établir sur la Meuse, là où ce fleuve forme limite, appartiennent en commun aux deux Etats.

§ 2. Aucun nouveau passage ne peut être établi que de commun accord entre les deux gouvernements.

§ 3. Les passages seront affermés par adjudications publiques, qui auront lieu, alternativement, dans l'un ou l'autre Etat, d'après un cahier de charges à arrêter entre les administrations des deux pays.

§ 4. Le produit des fermages sera partagé, par moitié, au moyen d'un décompte à arrêter au commencement de chaque année.

§ 5. Le matériel des passages, appartenant à l'un ou à l'autre Etat, sera entretenu et, en cas de besoin, renouvelé à frais communs.

§ 6. La police des passges et la surveillance du matériel appartiennent au gouvernement du pays où les adjudications auront eu lieu. A cet effet les adjudicataires seront tenus, au besoin, de faire élection de domicile dans cet Etat.

§ 7. Chaque Etat fera entretenir, sur sa rive et à ses frais, les abords nécessaires aux passages, en se conformant aux stipulations de l'article 10.

§ 8. Les administrations des deux pays s'entendront pour l'exécution des dispositions du présent article.

Section II.

Limite depuis la Meuse jusqu'à l'Escaut.

Limite formée par la partie de ce fleuve qui sépare la province d'Anvers de celle de Zélande.

Description de la frontière.

Art. 14, § 1. La limite, quittant le thalweg de la Meuse au-dessous

de Stevensweert, se dirige vers le nord-ouest. Elle traverse, en premier lieu, une partie des territoires de Stevensweert et de Thorn, et se confond, ensuite, jusqu'au pont dit Vrinsenbrug, avec la délimitation communale de Thorn, Ittervoort et Neer-Itter (Pays-Bas), d'une part, et de Kessenich (Belgique), d'autre part, en détachant, toutefois, des communes Néerlandaises quelques parcelles et le territoire dit Lakenhoff, situé au sud de l'Itter.

Au point dit Vrinsenbrug, établi sur l'Itter, la limite pénètre dans la commune de Neer-Itter et, plus loin, dans celle de Hunsel, pour laisser à la Belgique, avec leurs territoires, les endroits dits Manestraat et Bomerstraat, ainsi que ceux appelés Beersel.

Cette ligne sépare, ensuite, ces derniers de la commune Néerlandaise de Stamproy, qu'elle traverse au nord de ses marais, pour se confondre avec la limite communale entre Stamproy et Bocholt; et après avoir longé, sur une petite distance, la limite méridionale de la commune de Weert, elle traverse, en ligne droite, les marais et bruyères de Bocholt, pour atteindre le point le plus méridional de la province du Brabant Septentrional.

(Articles 50 à 68 du procès-verbal descriptif.)

§ 2. De ce point, la limite sépare, successivement, les communes Néerlandaises de Budel, Leende, Valkenswaard et Borkel et Schaft (province du Brabant Septentrional) des communes Belges de Bocholt, Hamont, Achelt et Neerpelt (province de Limbourg.)

(Articles 69 à 74 du procès-verbal descriptif.)

§ 3. Arrivée au territoire de Bergeyk, elle le traverse en ligne droite, coupe la route de Hasselt à Bois-le-Duc, à son point d'intersection avec l'ancienne limite provinciale, traverse en outre, également en ligne droite, le territoire de la commune de Lommel, pour atteindre le ruisseau dit Klaagloop ou Elsloop, près du chemin de Neerpelt à Luyksgestel, où elle reprend l'ancienne limite provinciale.

(Articles 75 et 76 du procès-verbal descriptif.)

De là, jusqu'à la digue ou chemin de Lommel à Postel, elle se confond avec la délimitation communale de Luyksgestel (Pays-Bas) et de Lommel (Belgique); puis, en longeant le côté septentrional de la dite digue ou chemin, elle traverse les communes Néerlandaises de Luyksgestel et de Bergeyk, après quoi elle suit l'ancienne limite entre cette dernière commune et celle de Moll (Belgique), jusque près de l'embranchement des chemins d'Arendonck et de Postel à Bergeyk, où elle pénètre dans la commune de Moll, qu'elle traverse en ligne droite, pour reprendre l'ancienne limite provinciale, à quatre cent trente-sept aunes (mètres) au midi de l'ancien point de contact des communes de Bladel, Reusel et Moll.

(Articles 77 à 81 du procès-verbal descriptif.)

§ 4. De ce point, jusqu'au territoire des communes Néerlandaises et Belges de Baarle-Nassau et Baarle-Duc, la limite sépare, successivement, les communes Néerlandaises de Reusel, Hooge et Lage Mierde, Hilvarenbeek, Goirle et Alphen (province du Brabant Septentrional) des communes Belges de Moll, Arendonck, Welde et Poppel (province d'Anvers).

(Articles 82 à 89 du procès-verbal descriptif).

§ 5. Arrivée aux dites communes de Baarle-Nassau et Baarle-Duc, la limite est interrompue par suite de l'impossibilité de l'établir entre ces deux communes, sans solution de continuité, en présence des dispositions

de l'article 14 du traité du 5 Novembre 1842, article dont la teneur suit:

„Le statu-quo sera maintenu, tant à l'égard des villages de Baarle- „Nassau (Pays-Bas) et Baarle-Duc (Belgique), que par rapport aux che- „mins qui les traversent."

Le partage de ces communes entre les deux Royaumes fait l'objet d'un travail spécial.

(Article 90 du procès-verbal descriptif.)

§ 6. La limite recommence au point de contact des communes de Chaam et Meerle avec le territoire de Baarle-Nassau et Baarle-Duc, et sépare successivement les communes Néerlandaises de Chaam, Ginneken, Rijsbergen, Zundert, Rucphen, Roozendaal, Wouw, Huijbergen, Putte, Ossendrecht et Woensdrecht (province du Brabant Septentrional) des communes Belges de Meerle, Meir, Loenhout, West-Wezel, Calmpthout (1re partie), Esschen, Calmpthout (2me partie), Cappellen, Stabroek, Beirendrecht et Santvliet (province d'Anvers), et atteint le thalweg de l'Escaut, qu'elle suit, en remontant le cours de ce fleuve, jusqu'à la rencontre d'une ligne droite, partant du hameau dit le Cauter, près de Kieldrecht, et aboutissant au moulin de Hoogerheide, situé dans le Brabant Septentrional.

(Articles 91 à 112 du procès-verbal descriptif.)

Echanges, cessions de territoire.

Art. 15. § 1. La Belgique cède aux Pays-Bas, sur la partie de la frontière décrite dans le paragraphe premier de l'article précédent, la portion septentrionale du territoire nommé Koelegrient, composé des parcelles nos. 1, 2, 3 et d'une partie des parcelles nos. 4, 5 et 6, section A, du territoire de Stevensweert, situé sur la rive gauche de la Meuse.

(Article 50 du procès-verbal descriptif.)

§ 2. La Belgique cède aux Pays-Bas (article 11 du traité du 5 Novembre 1842), sur la partie de la frontière décrite dans le paragraphe 3 de l'article 14, savoir:

Deux cent quarante-trois hectares environ du territoire de Lommel, situés au nord de cette commune;

(Article 76 du procès-verbal descriptif.)

Cent quarante et un hectares environ du territoire de Moll, situés au nord de cette commune.

(Article 81 du procès-verbal descriptif.)

§ 3. La Belgique cède aux Pays-Bas (article 13 du traité du 5 Novembre 1842), les parcelles nos. 1 et 2, section B, de la commune de Wortel.

(Article 90 du procès-verbal descriptif.)

Art. 16. § 1. Les Pays-Bas cèdent à la Belgique:

1°. Sur la partie de la frontière décrite dans le § 1 de l'article 14 savoir:

Les parcelles nos. 100 à 119, 124, 125, 126, une portion des parcelles 127, 132, 153, 158, 159 et les parcelles 154 à 157, section C, de la commune de Thorn, situées près du Koelegrient;

(Article 51 du procès-verbal descriptif.)

Les parcelles nos. 62 à 67, section C, de la commune de Thorn, situées près de l'Ottersche beek;

(Article 53 du procès-verbal descriptif.)

Les parcelles n°s. 555 et 556, section B, de la commune d'Ittervoort, situées près de la route de Maastricht à Venlo.

(Article 53 du procès-verbal descriptif.)

2°. Sur la partie de la frontière décrite dans le § 6 du même article, la portion Néerlandaise des bâtiments coupés par l'ancienne limite et portant les n°s. 85 et 1 des sections D et A des communes de Meerle et Meir, ainsi que la partie de la grange, située sur la parcelle 406, section G, de Wouw.

(Articles 92, 93 et 103 du procès-verbal descriptif.)

§ 2. Les Pays-Bas cèdent à la Belgique (art. 11 du traité du 5 Novembre 1842), sur la partie de la frontière décrite dans le § 3 de l'article 14, savoir:

Deux cent soixante-trois hectares environ du territoire de la commune de Bergeyk, formant un angle saillant en Belgique.

(Article 75 du procès-verbal descriptif.)

Cent vingt un hectares environ du territoire des communes de Bergeyk et Luyksgestel, situés au sud du chemin de Lommel à Postel, et formant également un angle saillant en Belgique.

(Articles 78 et 79 du procès-verbal descriptif.)

Stipulations particulières.

Art. 17. La partie du chemin de Rijsbergen à Meir, et des chemins dits Beverstraat, Heidreef, Hollandsche Dreef et Vijverstraatje, formant limite, appartiennent aux Pays-Bas.

Art. 18. Les portions des chemins de Postel à Lommel, de Postel à Arendonck, de celui dit Heikantstraat, de celui d'Esschen à Meerschhoef, de ceux dits Brabandsche Dreef, Dreef naar de Verbrande Hoef, formant limite, appartiennent à la Belgique.

Art. 19. La Belgique accorde aux habitants des maisons Néerlandaises, existantes actuellement au nord du chemin dit Heikantstraat, le libre passage sur ce chemin.

Art. 20. Les Pays-Bas accordent aux habitants des maisons Belges, existantes actuellement au sud du chemin dit Heidreef, le libre passage sur ce chemin.

Art. 21. La Belgique accorde aux habitants des maisons Néerlandaises, existantes actuellement au nord du chemin d'Esschen à Meerschhoef, le libre passage sur ce chemin.

Art. 22 La limite dans l'Escaut (article 9 du traité du 5 Novembre 1842) reste variable, comme le thalweg de ce fleuve. Elle est indiquée par une ligne tirée au milieu des deux rangées de bouées.

Section III.

Limite depuis l'Escaut jusqu'à la mer du Nord.

Description de la frontière.

Art. 23, § 1. La limite, quittant le thalweg de l'Escaut, pour traverser le pays inondé de Saftingen, est déterminée, jusqu'à la nouvelle digue de mer du polder de Saftingen, par une ligne droite, partant d'une borne

à planter au hameau du Cauter, près de Kieldrecht, et aboutissant au moulin d'Hoogerheide, situé dans le Brabant Septentrional.

(Article 113 et 114 du procès-verbal descriptif.)

§ 2. De cette digue, jusqu'à la rencontre de la commune de Sas de Gand, elle sépare successivement les communes Néerlandaises de La Clinge, St. Jean-Steen, Koewagt, Overslag et Zuiddorpe (province de Zélande) des communes Belges de Kieldrecht, Vracene, La Clinge, St. Gilles, Kemseke, Stekene, Moerbeke, Wachtebeke et Zelzaete (province de la Flandre Orientale).

Les anciennes limites de quelques unes de ces communes sont légèrement modifiées sur plusieurs points.

(Articles 115 à 126 du procès-verbal descriptif.)

§ 3. Du point de contact des communes de Zuiddorpe, Sas de Gand et Zelzaete, la limite sépare, successivement, la commune Néerlandaise de Sas de Gand (province de Zélande) des communes Belges de Zelzaete et Assenede (province de la Flandre Orientale), communes dont elle modifie notablement les anciennes limites.

(Articles 127 et 128 du procès-verbal descriptif.)

§ 4. La limite sépare ensuite les communes Néerlandaises de Sas de Gand, Philippine, IJzendijke, Ste. Croix, Eede et Heille (province de Zélande), des communes Belges de Bouchaute, Watervliet, Waterland-Oudeman, Ste. Marguerite, St. Laurent, Maldeghem et Middelbourg (province de la Flandre Orientale), et atteint le point de contact des provinces de Zélande, de la Flandre Orientale et de la Flandre Occidentale. Dans ce parcours, la limite contourne les maisons qu'elle rencontre.

(Articles 129 et 137 du procès-verbal descriptif.)

§ 5. Enfin elle sépare successivement les communes Néerlandaises de Heille, Ste. Anne-Ter-Muiden et Retranchement (Zélande) des communes Belges de Lapscheure, West-Capelle et Knocke (Flandre Occidentale), pour aboutir à la mer du Nord, après avoir suivi le thalweg du Zwin.

(Articles 138 à 142 du procès-verbal descriptif.)

Echanges, cessions de territoire.

Art. 24, § 1. Les Pays-Bas cèdent à la Belgique:

1°. Sur la partie de la frontière décrite dans le § 2 de l'article précédent, savoir:

Une partie des parcelles n°s. 703, 700, 694, 695, 636, 623 de la section E et n°. 1316bis de la section A, les parcelles 1321, 1322, 1323, 809, 810, 829, 834, 944bis et 945, section A, de la commune de La Clinge;

(Articles 115 et 116, §§ 3 et 4, et art. 117 du procès-verbal descriptif.)

La parcelle n°. 620, section C, de la commune de St. Jean-Steen.

(Article 119, § 2, du procès-verbal descriptif.)

2°. Sur la partie de la frontière décrite dans le § 4 du même article, savoir:

La partie Néerlandaise des bâtiments coupés par l'ancienne limite et portant les n°s. 335 et 409, section E, de la commune de Ste. Croix;

(Article 133, §§ 5 et 8, du procès-verbal descriptif.)

La partie Néerlandaise des bâtiments coupés par l'ancienne limite et portant les n°s. 456 et 57, section A, de la commune de St. Laurent, et le n°. 661, section B, de la commune de Middelbourg.

(Article 134, §§ 2, 3 et 5, et article 136, § 1, du procès-verbal descriptif.)

§ 2. Les Pays-Bas cèdent à la Belgique (article 6 du traité du 5 Novembre

1842), sur la partie de la frontière décrite dans le § 3 de l'article précité, la portion de territoire, avec les digues qui l'entourent, que possède la commune de Sas de Gand dans le polder Belge de St. Albert.

(Article 128, § 6, du procès-verbal descriptif.)

Article 25, § 1. La Belgique cède aux Pays-Bas:

1°. Sur la partie de la frontière décrite dans le § 2 de l'article 23, savoir:

La parcelle n°. 430, une partie de la parcelle n°. 278bis et de la parcelle n°. 5, de la commune de La Clinge;

Les parcelles n°s. 1, 2, 6, 7 et 8, section B, de la commune de St. Gilles.

(Article 116, §§ 3, 4 et 5, et article 117 du procès-verbal descriptif.)

2°. Sur la partie de la frontière décrite dans le § 4 du même article, la partie Belge du bâtiment coupé par l'ancienne limite et portant le n°. 734 de la section B de Middelbourg.

(Article 136, § 1, du procès-verbal descriptif.)

§ 2. La Belgique cède aux Pays-Bas (article 6 du traité du 5 Novembre 1842), sur la partie de la frontière décrite dans le § 3 de l'article 23, la portion de territoire triangulaire que possède la commune d'Assenede dans le polder Néerlandais Binnenpoel.

(Article 128, § 1, du procès-verbal descriptif.)

Stipulations particulières.

Art. 26. La partie du chemin située à l'ouest de la digue qui sépare le polder St. Eloi de celui de Warempé, de ceux de Zelzaete au Poeldijk, de Bouchaute à Philippine et de celui dit Vlotweg, formant limite, appartient à la Belgique.

Art. 27. Les parties du chemin dit Oude-polderstraat, la partie des chemins d'Axel, du polder d'Overslag, de celui longeant le côté nord-est de la digue entre les polders de St. Eloi et de Zuiddorpe, et de l'Oudenburgsche sluis, formant limite, appartiennent aux Pays-Bas.

Art. 28. Une commission mixte veillera à l'entretien de la digue qui sépare le polder Néerlandais dit Canisvliet, des polders Belges dits Karnmelk et St. François, ainsi qu'à celui des écluses qui se trouvent dans cette digue.

(Article 4 du traité du 5 Novembre 1842).

Art. 29. Le Royaume des Pays-Bas conserve (article 6 du traité du 5 Novembre 1842) le libre passage sur les digues du polder de St. Albert, entourant la portion de territoire cédée à la Belgique.

Art. 30. Le Royaume des Pays-Bas conserve (article 7 du traité du 5 Novembre 1842) le libre passage sur toute l'étendue des digues existantes depuis la Vreijestraat jusqu'au point où la limite quitte la digue pour traverser le polder dit Krakeel, digues dont l'ensemble porte le nom de Vreijendijk.

Art. 31. Partout où la rivière du Zwin fait limite, et de quelque côté de la ligne que son chenal navigable s'établisse, la liberté entière de navigation reste assurée aux deux Etats.

Dispositions générales.

Art. 32. Les dispositions des articles 9, 19, 20 et 21 n'excluent point la faculté qu'a chacun des deux Etats de faire exercer toutes les mesures

de surveillance autorisées par les lois de douanes, pour réprimer la fraude sur son territoire.

Art. 33. § 1. Les routes et chemins dont l'axe forme limite sont déclarés mitoyens, sans qu'il puisse être porté atteinte aux droits de propriété des particuliers à qui ces routes ou chemins mitoyens pourraient appartenir.

Aucun des deux Etats ne peut exercer, sur ces routes et chemins, d'actes de souveraineté, si ce n'est ceux nécessaires pour prévenir ou arrêter les délits ou crimes contre la sûreté publique, ou qui nuiraient à la liberté ou sûreté de passage. Le dépôt de marchandises sur ces routes et chemins, de quelque manière qu'il soit opéré, est considéré comme délit contre la liberté de passage. Toutefois, cette dernière disposition n'est pas applicable au stationnement momentané devant les habitations qui bordent ces routes et chemins, de voitures de passage, ou de voitures chargées de productions du sol ou d'objets d'approvisionnement destinés à ces habitations, pourvu que le déchargement de ces derniers ait lieu dans la journée.

Les deux gouvernements veilleront au bon entretien de ces routes et chemins.

§ 2. Les habitants des deux pays qui sont dans le cas de devoir emprunter le territoire étranger pour l'exploitation des propriétés situées à proximité de la frontière, peuvent se servir librement des routes et des chemins formant limite et dont la souveraineté est attribuée à l'un des deux Etats, sans pouvoir cependant se soustraire aux visites des douaniers ou autres ayant commission légale de constater les cas de fraude sur leur territoire respectif.

Il est entendu que par les stipulations ci-dessus il n'est apporté aucune restriction aux libres passages mentionnés dans les articles 29 et 30.

Art. 34. A l'avenir, et pour l'intérêt des deux Etats, aucune construction de bâtiment ou habitation quelconque ne pourra être élevée, qu'étant établie à dix aunes (mètres) de la ligne frontière, ou à cinq aunes (mètres) seulement de distance d'une route ou chemin, lorsque cette route ou ce chemin est mitoyen, et que son axe forme limite.

Sont exceptées de cette mesure les usines dont la construction pourrait être autorisée sur les cours d'eau formant limite.

Cette disposition n'est pas non plus applicable aux constructions qui pourraient être élevées le long des portions de limites indiquées dans les endroits ci-après désignés, savoir:

1°. A Ulvend sur une distance de cent cinquante aunes (mètres) à l'est, et de quatre vingt dix aunes (mètres) à l'ouest de la borne n°. 21;

2°. A Smeermaas, entre les bornes n°s. 105 et 106;

3°. A Putte, sur une distance de quatre cent cinquante aunes (mètres) à l'est, et de cent aunes (mètres) à l'ouest de la borne n°. 257;

4°. Au Cauter, à deux cent aunes (mètres) à droite et à gauche de la borne n°. 271;

5°. A Koewagt, à soixante quinze aunes (mètres) à l'est, et à cent cinquante aunes (mètres) à l'ouest de la borne n°. 289;

6°. A Overslag, depuis la borne n°. 297 jusqu'à quatre cent cinquante aunes (mètres) au-delà de la borne n°. 300;

7°. Au Stuiver, depuis la borne n°. 309 jusqu'à soixante quinze aunes (mètres) au-delà de la borne n°. 310;

8°. Au Posthoorn, depuis la borne n°. 319 jusqu'à la petite qui la suit;

9°. A Bouchaute, depuis la petite borne qui précède celle n°. 321, jusqu'à la borne n°. 322;

10°. A la Pucelle de Gand, sur une distance de cent aunes (mètres) à l'est, et de quatre-vingt aunes (mètres) au nord de la borne n°. 325:

11°. Au Mollekot, sur une distance de cinquante aunes (mètres) à droite et à gauche de la borne n°. 326; et

12°. A Eede, sur une distance de cent soixante-quinze aunes (mètres) à l'est, et de cinquante aunes (mètres) à l'ouest de la borne n°. 349.

Art. 35. Partout où des rivières ou autres cours d'eau forment limite, la souveraineté en est commune aux deux Etats, sauf les cas où le contraire est formellement stipulé. Chaque Etat veillera, de son côté, à leur conservation et à leur entretien.

Art. 36. Les prises d'eau qui existent en ce moment sur les rivières ou sur d'autres cours d'eau servant de frontière, seront conservées dans leur état actuel.

Aucune prise d'eau nouvelle, aucune concession ou innovation quelconque, entraînant quelque modification aux rivières et autres cours d'eau formant limite, ou à l'état actuel des rives, ne peuvent être accordées sans le consentement des deux gouvernements.

Ces stipulations sont applicables à la Meuse, pour autant que les dispositions prises à l'égard de cette rivière n'y soient contraires.

Art. 37. Conformément à l'article 19 du traité du 19 Avril 1839, les propriétaires mixtes, et ceux dont les propriétés sont coupées par la frontière, jouissent des avantages assurés par les dispositions des articles 11 jusqu'à 21 inclusivement, du traité conclu entre l'Autriche et la Russie, le 3 Mai 1815; articles dont la teneur suit:

„Article XI. Tout individu qui possède des propriétés sous plus „d'une domination, est tenu, dans le courant d'une année à dater „du jour où le présent traité sera ratifié, de déclarer par écrit, par „devant le magistrat de la ville la plus prochaine, ou bien le capi„taine du cercle le plus voisin (commissaire de district ou d'arron„dissement), ou bien l'autorité civile la plus rapprochée dans le pays „qu'il a choisi, l'élection qu'il aura faite de son domicile fixe.

„Cette déclaration, que le susdit magistrat ou autre autorité devra „transmettre à l'autorité supérieure de la province, le rend, pour sa „personne et sa famille, exclusivement sujet du Souverain dans les „Etats duquel il a fixé son domicile.

„Article XII. Quant aux mineurs et autres personnes qui se trouvent „sous tutelle ou curatelle, les tuteurs ou curateurs seront tenus de „faire, au terme prescrit, la déclaration nécessaire.

„Article XIII. Si un individu quelconque, propriétaire mixte, avait „négligé, au bout du terme prescrit d'une année, de faire la déclaration de „son domicile fixe, il sera considéré comme étant sujet de la puissance „dans les Etats de laquelle il avait son dernier domicile; son silence, „dans ce cas, devant être considéré comme une déclaration tacite.

„Article XIV. Tout propriétaire mixte, qui aura une fois déclaré „son domicile, n'en conservera pas moins, pendant l'espace de huit „ans à dater du jour des ratifications du présent traité, la faculté de „passer sous une autre domination, en faisant une nouvelle déclara„tion de domicile, et en produisant la concession de la puissance sous „le gouvernement de laquelle il veut se fixer.

„Article XV. Le propriétaire mixte qui a fait sa déclaration de „domicile, ou qui est censé l'avoir faite conformément aux stipula- „tions de l'article XIII, n'est pas tenu à se défaire, à quelque époque „que ce soit, des possessions qu'il pourrait avoir dans les Etats d'un „Souverain dont il n'est pas sujet. Il jouira, à l'égard de ces propriétés, „de tous les droits qui sont attachés à la possession. Il pourra en „dépenser les revenus dans le pays où il aura élu son domicile, sans „subir aucune détraction au moment de l'exportation. Il pourra ven- „dre ces mêmes possessions et en exporter le montant, sans être soumis „à aucune retenue quelconque.

„Article XVI. Les prérogatives, énoncées dans l'article précédent, „de non-détraction, ne s'étendent, toutefois, qu'aux biens qu'un tel propriétaire possèdera à l'époque de la ratification du présent traité.

„Article XVII. Ces mêmes prérogatives s'appliquent cependant à „toute acquisition faite dans l'une des deux dominations à titre „d'hérédité, de mariage ou de donation d'un bien qui, à l'époque de „la ratification du présent traité, appartenait en dernier lieu à un „propriétaire mixte.

„Article XVIII. Dans le cas qu'il fut dévolu à un individu, qui „ne possède aujourd'hui que dans l'un des deux gouvernements, une „fortune quelconque, à titre d'héritage, de legs, de donation, de ma- „riage, dans l'autre gouvernement, il sera assimilé au propriétaire „mixte, et sera tenu de faire, dans le terme prescrit, la déclaration de „son domicile fixe. Ce terme d'un an datera du jour où il aura apporté „la preuve légale de son acquisition.

„Article XIX. Il sera libre au propriétaire mixte, ou à son fondé „de pouvoirs, de se rendre en tous temps de l'une de ses posses- „sions dans l'autre, et, pour cet effet, il est de la volonté des deux „cours que le gouverneur de la province la plus voisine délivre les „passeports nécessaires à la réquisition des parties. Ces passeports „seront suffisants pour passer d'un gouvernement dans l'autre, et „seront réciproquement reconnus.

„Article XX. Les propriétaires dont les possessions sont coupées „par la frontière seront traités, relativement à ces possessions, „d'après les principes les plus libéraux.

„Ces propriétaires mixtes, leurs domestiques et les habitants auront „le droit de passer et repasser avec leurs instruments aratoires, leurs „bestiaux, leurs outils, etc., etc., d'une partie de la possession, „ainsi coupée par la frontière, dans l'autre, sans égard à la différence „de souveraineté; — de transporter de même, d'un endroit dans l'autre, „leurs moissons, toutes les productions du sol, leurs bestiaux et tous „les produits de leur fabrication, sans avoir besoin de passeports, sans „empêchements, sans redevances et sans payer de droit quelconque.

„Cette faveur est restreinte, toutefois, aux productions naturelles „ou industrielles dans le territoire ainsi coupé par la ligne de „démarcation.

„De même, elle ne s'étend qu'aux terres appartenant au même pro- „priétaire dans l'espace déterminé d'un mille, de quinze au degré, de „part et d'autre, et qui auraient été coupées par la ligne de frontière.

„Article XXI. Les sujets de l'une et de l'autre des deux puissances, „nommément les conducteurs de troupeaux et pâtres, continueront à

„jouir des droits, immunités et priviléges dont ils jouissaient par le passé.
„Il ne sera également mis aucun obstacle à la pratique journalière „de la frontière entre les limitrophes (en Allemand: Grenzverkehr)."

Art. 38. Les propriétaires et personnes, mentionnés aux articles XX et XXI transcrits dans l'article précédent, qui voudront jouir des priviléges et prérogatives accordés par les dits articles, resteront neanmoins soumis aux formalités établies par les lois de douanes des deux Etats, pour empêcher tout abus.

Art. 39. Les communes, les établissements publics ou particuliers de l'un ou de l'autre Etat, possédant des biens, des droits réels et actions sur les territoires divisés, comme forêts et autres biens communaux, situés dans les parties de banlieues séparées de leurs chefs-lieux, droit de parcours ou de vaine pâture, de glandée, de glanage, d'extraction de tourbes, etc., sont maintenus dans ces biens, droits et actions, tels qu'ils existent aujourd'hui.

Toutefois, les nouvelles habitations qui pourraient être établies sur les parties de territoire détachées d'une commune, qui passent à l'un ou à l'autre Etat, ne pourront prétendre à aucun des dits droits, qui sont expressément et exclusivement réservés aux possesseurs actuels.

Art. 40. La prise de possession des parties de territoire qui, par suite de la présente convention, changent de domination, devra être terminée dans les six semaines après l'échange des ratifications.

Art. 41. Les archives, cartes et autres documents relatifs à l'administration des communes qui, en vertu de la présente convention, passeront d'une domination sous l'autre, seront remis aux délégués des gouvernements respectifs dans les six semaines après l'échange des ratifications.

Dans les communes coupées par la frontière, ces archives resteront à la partie qui comprend le plus grand nombre d'habitants, à charge d'en donner communication à l'autre partie, chaque fois qu'elle en aura besoin.

Sont exceptés les registres de l'état civil, dont un des doubles restera à chaque Etat.

Art. 42. Les miliciens incorporés, qui pourraient se trouver faire partie des familles dont les habitations changent de domination par suite de la présente convention, seront réciproquement rendus avant le premier Janvier 1844.

Art. 43. L'abornement se fera conformément aux dispositions arrêtées dans le règlement annexé à la présente convention.

Les opérations qui y sont relatives commenceront dans le mois qui suivra l'échange des ratifications.

Art. 44 et dernier. La présente convention de limites sera ratifiée par les hautes parties contractantes, et l'échange des ratifications aura lieu à Maastricht, dans l'espace de six semaines, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les commissaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Maastricht, le 8 Août 1843.

(*L. S.*) van Hooff.	(*L. S.*) Jolly.
(*L. S.*) G. Kerens.	(*L. S.*) Berger.
(*L. S.*) M. Tock.	(*L. S.*) J. B. Vifquain.
(*L. S.*) Wirz.	(*L. S.*) Grandgagnage.
(*L. S.*) E. de Kruijf.	(*L. S.*) Vte. Vilain XIIII.

ARTICLE ADDITIONNEL, *ajouté à la Convention de limites entre le Royaume des Pays-Bas et le Royaume de Belgique, conclue à Maastricht, le* 8 *Août* 1843.

Il est entendu que la franchise de droits, mentionnée à l'article 20 du traité du 3 Mai 1815, entre la Russie et l'Autriche, cité à l'article 37 de la présente convention, s'applique uniquement au cas de transport du lieu de production, vers le siége de l'exploitation agricole des terres coupées par la frontière.

Par *produits de leur fabrication et productions industrielles*, mentionnés au même article 20 du traité du 3 Mai 1815, on entend exclusivement ceux de l'industrie agricole, obtenus uniquement par les produits du sol coupé par la ligne de frontière et manipulés sur les lieux où ils ont été recoltés.

Dans aucun cas, la franchise de droits dont ils jouiront ne pourra s'étendre aux accises ou droits de consommation qui pèsent sur des produits indigènes de la même espèce, dans le pays où ils seront transportés.

Ces droits d'accises ou de consommation seront calculés d'après la base admise dans l'Etat intéressé, pour la décharge accordée à l'exportation des produits similaires.

Les sujets des deux pays jouiront, réciproquement, de toutes les faveurs accordées par les paragraphes 4 et 5 de l'article 5 de la loi du 26 Août 1822 (*Journal Officiel des Pays-Bas*, n°. 38) aux habitants des frontières, à l'égard de leurs chevaux, bestiaux, fruits et productions du sol et des arbres, semences, engrais et moyens de transport, pourvu qu'ils remplissent les formalités y prescrites, et qu'ils se conforment aux mesures prises ou à prendre par les gouvernements respectifs, pour prévenir la fraude.

Ne participeront, toutefois, à ces faveurs que les propriétaires ou possesseurs des terres situées à une distance de moins de cinq mille cinq cents mètres de la ligne de frontière, sans distinction si elles touchent à cette ligne ou si elles en sont séparées par d'autres terrains.

Arrêté et signé à la Haye, le 27 Septembre 1843, entre le Baron Schimmelpenninck van der Oye, Ministre de l'intérieur, chargé, par intérim, des fonctions de Ministre des affaires étrangères de S. M. le Roi des Pays-Bas, et le Général Prisse, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges.

(*L. S.*) SCHIMMELPENNINCK VAN DER OYE. (*L. S.*) PRISSE.

RÈGLEMENT *pour l'abornement entre les Royaumes des Pays-Bas et de Belgique, annexé à la Convention de limites, conclue à Maastricht, le* 8 *Août* 1843.

Art. 1. L'abornement entre les Pays-Bas et la Belgique sera exécuté de commun accord, et à frais communs, par les deux gouvernements.

Art. 2. Les bornes auront les dimensions indiquées au cahier de charges arrêté par la commission mixte.

Art. 3. La fourniture des bornes et des autres matériaux, le transport et

la mise en oeuvre, feront l'objet d'adjudications publiques. Ces adjudications, qui auront lieu aux clauses et conditions des cahiers de charges arrêtés par la commission mixte, se feront à Maastricht, dans les deux mois qui suivront l'échange des ratifications de la convention de limites.

Art. 4. Les grandes bornes seront numérotées, en commençant à la Prusse par le numéro 1, et finissant à la mer du Nord.

Les petites bornes ne porteront pas de numéro.

Art. 5. Un procès-verbal d'abornement sera dressé, par commune, en trois expéditions, conformément au modèle adopté par la commission mixte. Ce procès-verbal sera arrêté et signé par les commissaires chargés de l'abornement, ainsi que par les bourgmestres des communes intéressées.

On constatera dans ce même procès-verbal, là où il y a lieu, la remise réciproque des territoires cédés ou échangés.

Une expédition sera envoyée à chaque gouvernement, une aux gouverneurs des provinces limitrophes, et une restera déposée dans chaque commune.

Art. 6. Un état général de toutes les bornes plantées et de celles déjà existantes sur la ligne de limite sera dressé, en double expédition, conformément au modèle adopté par la commission mixte.

Cet état, vérifié et signé par les commissaires chargés de l'abornement, sera transmis à chaque gouvernement pour être annexé à la convention de limites.

Art. 7. Des extraits du procès-verbal descriptif et des plans parcellaires seront remis à chaque commune limitrophe.

Fait et arrêté à Maastricht, le 8 Août 1843, par les commissaires délimitateurs soussignés.

(*L. S.*) van Hoofe.	(*L. S.*) Jolly.
(*L. S.*) G. Kerens.	(*L. S.*) Berger.
(*L. S.*) M. Tock.	(*L. S.*) J. B. Vifquain.
(*L. S.*) Wirz.	(*L. S.*) Grandgagnage.
(*L. S.*) E. de Kruijff.	(*L. S.*) Vte. Vilain XIIII.
(*L. S.*) André de la Porte, *Secrétaire.*	(*L. S.*) Goffinet, *Secrétaire.*

(Cette Convention avec le règlement y-joint et l'article additionnel du 27 Septembre a été ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas le 27 Septembre, et par S. M. le Roi des Belges le 30 du même mois. L'échange des ratifications a eu lieu le 3 Octobre 1843.)

1843.
29 Août.

Protocole n°. IX de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, en date du 29 *Août* 1843; *portant modification à la convention de Mayence du* 31 *Mars* 1831.

[*V. le n°.* **204**. *Arrêté Royal du* 5 *Janvier* 1844.]

Protocole n°. XII de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, en date du 1 Septembre 1843; portant des principes réglementaires relativement aux patentes des bâteliers. 1843. 1 Sept.

[*V. le n°.* **201**. *Arrêté Royal du 5 Janvier 1844.*]

N°. 202. *Convention Postale, entre l'Office Général des Postes du Royaume des Pays-Bas et l'Office Général des Postes du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, conclue le 14 Octobre 1843.*

1843. 14 Oct.

(Archives du Ministère des Finances.)

L'Office Général des Postes du Royaume des Pays-Bas et l'Office Général des Postes du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, désirant régler, au moyen d'une nouvelle convention, les communications par les postes entre les deux royaumes, sur des bases plus libérales et avantageuses au public des deux pays, —

Les soussignés Monsieur Jaques Pols, Chevalier, etc., référendaire au Département des Finances et chef de la division des postes au dit ministère, muni des pleins pouvoirs de Son Excellence Monsieur le Ministre des Finances de S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, ayant l'administration générale des postes du Royaume des Pays-Bas dans les attributions de son Département — et

Mr. le lieutenant-colonel William Leader Maberly, Secrétaire de l'Office Général des postes, muni des pleins pouvoirs du très honorable vicomte Lowther, Maitre-Général des postes de S. M. la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande —

Après s'être communiqué réciproquement leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

The General Post-Office of the Kingdom of the Netherlands and the General Post-Office of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, being desirous to regulate, by means of a new convention, the communications by post between the two kingdoms upon a more liberal and advantageous basis for the inhabitants of both countries, —

The undersigned monsieur Jaques Pols, Knight, etc., Referendary of the Department of Finance and Chief of the Division of the Posts in the Department, furnished with full powers from His Excellency the Minister of Finance of H. M. the King of the Netherlands, Grand Duke of Luxemburg, having the general administration of the Post-Office of the Kingdom of the Netherlands under his Department, and

William Leader Maberly, Lieutenant-Colonel in Her Majesty's service, and Secretary of the General Post-Office, furnished with full powers from the Right Honourable the Lord Viscount Lowther, Postmaster general of Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland;

after having communicated to each other their respective full powers, found to be in good and due form, have agreed upon the following articles:

I. *Echange et transport des correspondances.*

Art. 1. Il sera entretenu, entre l'Office Général des postes du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et l'Office Général des postes du Royaume des Pays-Bas, une communication directe et régulière pour la transmission, tant des lettres et paquets de l'un pour l'autre royaume, que des correspondances en transit et coloniales qu'ils jugeront convenable de s'adresser mutuellement, ou qui seront expédiées par leur intermédiaire.

Art. 2. L'expédition desdites correspondances aura lieu deux fois par semaine, au moyen de bateaux à vapeur, faisant régulièrement le service de paquebot entre Londres et Rotterdam, et qui partiront, de chacune de ces deux villes, le Mercredi et le Samedi de chaque semaine aux heures établies jusqu'ici.

Les deux Offices se réservent cependant de s'entendre ultérieurement à ces divers égards pour le cas, où l'intérêt du service exigerait éventuellement que d'autres jours et heures fussent fixés, ou que même il y eût un changement par rapport aux ports de mer entre lesquels le service est établi.

Art. 3. Si à cause du mauvais temps, ou par l'effet des glaces, les paquebots ne peuvent aller de la mer jusqu'à Rotterdam, ou arriver de ce port dans la mer, l'échange des malles aura lieu, soit à *Scheveningen*, soit sur tel autre point de la côte des Pays-Bas, où elles pourront être débarquées ou embarquées le plus facilement suivant les circonstances.

Art. 4. L'Office Britannique se charge de pourvoir, comme par le passé, à l'établissement et à l'entretien des paquebots servant au transport régulier de la correspondance. Il pourra employer à cet effet soit des navires du Gouvernement, soit des

I. *Exchange and conveyance of correspondence.*

Art. 1. A direct and regular communication shall be maintained between the General Post-Office of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and the General Post-Office of the Kingdom of the Netherlands, for the transmission of letters and packets between the two kingdoms, as well as for the transit and colonial correspondence which they shall think proper to address to each other, or which shall be transmitted through the said states.

Art. 2. The transmission of the said correspondence shall take place twice a week by means of steamboats carrying on the packet-service regularly between London and Rotterdam, which vessels shall leave each of the two cities on Wednesday and Saturday of every week, at the hours as at present established.

The two Offices, however, reserve to themselves the right, to make other arrangements in these respects, in case the interest of the service should eventually require other days and hours to be fixed, or that an alteration should be made in respect of the ports between which the service is carried on.

Art. 3. If, in consequence of bad weather or owing to ice, the packets cannot proceed from the sea up to Rotterdam, or from that port to the sea, the exchange of the mails shall take place either at Scheveningen or at any other point of the Netherland coast, where they can be most conveniently landed, or put on board, according to circumstances.

Art. 4. The British Office engages, as hitherto, to provide for the establishment and maintenance of the packets for the regular conveyance of the correspondence. It may employ, according to its convenience, either Government vessels for this purpose,

bâtiments appartenant à des particuliers, avec lesquels il passera un contrat pour le transport des malles à son choix. Dans l'un comme dans l'autre cas les frais du transport par mer seront à la charge du dit Office.

Art. 5. L'Office des Pays-Bas supportera, de son côté, tous les frais extraordinaires que les circonstances particulières du temps ou de la saison peuvent rendre nécessaires, pour assurer ou accélérer l'embarquement ou le débarquement des malles dans les ports, ou sur les côtes des Pays-Bas, ainsi que pour leur transport par une partie quelconque de son territoire.

Art. 6. Si le service est fait par des bâtiments servant uniquement au transport des malles et de voyageurs, avec leurs effets et bagages, ces navires jouiront dans les Pays-Bas de l'exemption des droits de tonnage ou autres, ainsi que des privilèges accordés précédemment aux paquebots de S. M. Britannique. Mais lorsque le service est confié par entreprise à des particuliers, qui se chargent en même temps du transport de marchandises, ces exemptions et privilèges ne pourront être réclamés.

Art. 7. En cas de guerre entre les deux nations les navires servant au transport des malles continueront leur navigation, sans obstacle ni molestation, jusqu'à notification de la cessation de leur service faite par l'un des deux Gouvernements, auquel cas il leur sera permis de retourner librement et sous protection spéciale dans leurs pays.

Art. 8. Outre les expéditions régulières et permanentes, dont il est question dans les articles précédents, les deux Offices s'adresseront réciproquement et par le moyen de tout autre bateau à vapeur particulier, naviguant entre les deux pays, les lettres que les parties intéressées désirent avoir expédiées de préférence par ces occasions. La rétribution due aux capitaines pour le transport de ces lettres, leur sera

or vessels belonging to private individuals with whom a contract shall be made for the conveyance of the mails. In either case the expense of conveyance by sea shall be defrayed by the said Office.

Art. 5. The Netherland Post-Office shall bear all the extraordinary expenses, which the particular circumstances of the weather or of the season may render necessary to secure or accelerate the embarkation or landing of the mails at the ports or on the coast of the Netherlands, as well as for their conveyance through any part of that territory.

Art. 6. If the service is performed by vessels employed solely for the conveyance of mails and passengers, and their baggage and effects, these vessels shall be entitled in the Netherlands to exemption from tonnage and other dues, and to the privileges formerly granted to packets of Her Britannic Majesty. But when the duty is performed by contract by private persons, who at the same time undertake to convey merchandize, the said exemptions and privileges shall not be claimed.

Art. 7. In case of war between the two nations, the vessels employed in the conveyance of the mails shall continue their navigation without impediment or molestation, until notice is given by either of the two Governments that the service is to be discontinued, in which case they shall be permitted to return freely and under special protection to their country.

Art. 8 In addition to the regular and permanent conveyance mentioned in the preceding articles, the two Offices shall forward to each other reciprocally and by means of any private steamboat plying between the two countries, any letters which the parties interested may wish to have forwarded by such opportunities. The allowance due to the masters for the conveyance of these letters shall be

payée par chaque Office suivant les régulations en vigueur dans chaque pays.

Art. 9. Les correspondances de toute nature que les deux Offices s'adresseront réciproquement, seront enfermées, par le bureau expéditeur, dans des malles cachetées et accompagnées d'une Feuille d'Avis, dans laquelle les détails de chaque envoi seront spécifiés, et dont la bonne réception sera accusée, chaque fois, par le bureau de destination. Ces feuilles d'avis et accusés de réception seront conformes aux modèles joints à la présente convention, sous les n°s. 1 et 2.

Art. 10. Les deux Offices feront tout ce qui est en leur pouvoir pour empêcher efficacement tout envoi ou transport de lettres entre les deux pays hors les malles closes que leurs bureaux s'adresseront réciproquement, en vertu de la présente convention; et que leurs agents ou préposés ne s'en fassent adresser gratuitement, au détriment du produit des postes de l'un ou de l'autre pays.

Ne sont point compris dans les dispositions du présent article, les sacs renfermant les dépêches officielles que les Gouvernements respectifs des deux pays jugeront convenable d'adresser à leurs agents diplomatiques ou autres, résidant à l'étranger; et réciproquement celles que les dits agents adresseront à leurs Gouvernements, soit par les *marine guards* chargés de la conduite des malles à bord des paquebots, soit par l'intermédiaire d'autres messagers spéciaux ou personnes employées comme tels par lesdits Gouvernements, et à leurs propres frais.

II. *Correspondance Internationale.*

Art. 11. Le port des lettres, nées dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et destinées pour le Royaume des Pays-Bas, et réciproquement celui des lettres ori-

paid to them by either Office according to the regulations in force in each country.

Art. 9. The correspondence of every description, which the two Offices may forward to each other reciprocally, shall be enclosed at the office from which they are forwarded, in sealed bags, and shall be accompanied by a Letter Bill, in which the particulars of each despatch shall be specified, and the safe arrival of which shall be acknowledged each time by the office to which they are sent. These letter bills and receipts shall be conformable to the models annexed to the present convention, under n°s. 1 and 2.

Art. 10. The two Offices shall do all that is in their power effectually to prevent the transmission or conveyance of letters between the two countries otherwise than by the closed bags, which the offices shall forward to each other reciprocally in virtue of the present convention, and their officers or agents shall not allow any to be addressed to them gratuitously to the injury of the post office revenue of either country.

Within the meaning of the present article are not included the bags containing the official despatches that the respective Governments may think fit to forward to their diplomatic or other agents residing abroad, and reciprocally those which the said agents shall send to their Governments, either by means of the marine guards in charge of the mails on board of the packets, or through the medium of other special messengers, or of persons employed as such by the said Governments and at their own expense.

II. *International Correspondence.*

Art. 11. The postage of letters originating in the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and addressed to the Kingdom of the Netherlands, and reciprocally that of the

ginaires des Pays-Bas et destinées pour ledit Royaume-Uni, pourra être laissé en entier à la charge des destinataires; ou bien être payé d'avance, au choix des envoyeurs dans chaque pays.

L'affranchissement pour une partie de la distance à parcourir ne sera point admis.

Art. 12. Sont exceptées des dispositions de l'article précédent les lettres que le public fera recommander ou charger. Le prix de ces lettres devra toujours être payé d'avance, tant pour le port ordinaire jusqu'à destination, que pour l'augmentation de port à laquelle les lettres de cette catégorie sont assujetties par les règlements du pays où l'expédition a lieu.

Art. 13. Les lettres, nées dans un endroit quelconque du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et destinées pour un endroit quelconque du Royaume des Pays-Bas, et réciproquement les lettres envoyées d'un endroit quelconque des Pays-Bas, et destinées pour un endroit quelconque du Royaume-Uni, seront passibles dans les deux pays d'une taxe uniforme d'un shelling ou soixante cents par lettre simple, dont huit deniers ou quarante cents représenteront la taxe due à l'Office Britannique, et vingt cents ou quatre deniers celle due à l'Office des Pays-Bas. Cette taxe sera également applicable aux lettres non affranchies et à celles dont le port aurait été payé d'avance. Quant au port des lettres dont le poids excéderait celui d'une lettre simple (lequel poids est fixé à une demie once en Angleterre, et à seize esterlins ou grammes, exclusivement, aux Pays-Bas) chaque Office appliquera de son côté la progression en usage dans son pays.

Art. 14. Les deux Offices se rendront mutuellement compte de la part qui revient à chacun d'eux dans le produit des correspondances qu'ils

letters originating in the Netherlands and addressed to the United Kingdom, may be wholly paid by the receivers, or may be prepaid, at the option of the sender in either country.

Prepayment for a part of the distance shall not be permitted.

Art. 12. Registered letters shall be excepted from the terms of the preceding article. The postage of these letters shall always be paid in advance, as well with regard to the ordinary postage to the place of destination, as to the additional postage to which letters of this class are liable, according to the regulations of the country from which they are sent.

Art. 13. Letters originating in any place in the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and addressed to any place in the Kingdom of the Netherlands; and reciprocally letters sent from any place in the Netherlands to any place in the said United Kingdom, shall be charged in the two countries with an uniform postage of one shilling or sixty cents per single letter, of which eight pence or forty cents shall represent the postage due to the British Office, and twenty cents or fourpence that due to the Netherland Office. This rate shall also be applicable to letters not prepaid as well as to those prepaid; with respect to letters above the weight of a single letter (fixed at half an ounce in England and under sixteen esterlins or grammes in the Netherlands), each Office shall apply on its part the scale of progression established in its country.

Art. 14. The two Offices shall mutually account to each other for the portion which is due to each, of the postage of the correspondence forwarded to

se seront adressées, tant pour les lettres non affranchies, que pour celles affranchies. Néanmoins, pour simplifier cette opération, toutes les lettres faisant partie d'une même malle et appartenant à la même catégorie, seront pesées en masse, et le prix en sera payé comme suit:

Par l'Office des Pays-Bas à celui de la Grande-Bretagne, un shelling et quatre deniers par once, monnaie et poids Britanniques.

Par l'Office de la Grande-Bretagne à celui des Pays-Bas quarante cents par trente esterlins ou grammes, monnaie et poids des Pays-Bas.

Quant aux lettres chargées, il est convenu que leur poids sera compris dans celui des affranchissements ordinaires; et que chaque Office retiendra pour soi l'augmentation de port qui aura été perçu dans son pays, par suite des dispositions de l'article 12; de sorte que ce surplus ne donnera lieu à aucun décompte entre les deux Offices.

Art. 15. Les dispositions des quatre articles précédents sont également applicables aux lettres faisant partie des malles ordinaires, et à celles expédiées par les occasions particulières dont il est fait mention à l'article 8 ci-dessus, sauf que pour les lettres appartenant à la dernière catégorie, et en considération de la part que l'Office des Pays-Bas supporte dans les frais de leur transmission, le port fixé par l'article 13 sera partagé par moitié entre les deux Offices: et que par conséquent, au lieu des prix stipulés par l'article 14, il sera bonifié par l'Office des Pays-Bas à celui du Royaume-Uni un shellling par once, monnaie et poids Britanniques, et par l'Office du Royaume-Uni à celui des Pays-Bas, soixante cents par trente esterlins ou grammes, monnaie et poids des Pays-Bas.

them, both for that of the letters not prepaid, and for that of the letters which are prepaid. In order, however, to simplify this operation, all letters contained in one and the same mail and belonging to the same class, shall be weighed in bulk, and payment for them be made as follows:

By the Netherland Office to that of Great Britain one shilling and fourpence per ounce, British money and weight;

By the British Office to that of the Netherlands, forty cents per thirty esterlins or grammes, Netherland money and weight.

As to registered letters, it is agreed, that their weight shall be included in that of the ordinary prepaid letters; and that each office shall retain the extra postage which shall have been charged in its territory in conformity with the stipulations in article 12, so that this surplus shall not give rise to any account between the two Offices.

Art. 15. The stipulations in the four preceding articles are also applicable to the letters composing the ordinary mails, and to those forwarded by special opportunities mentioned in article 8, with the exception that for the letters belonging to the latter class, and in consideration of the Netherland Office supporting a share in the expenses of their conveyance, the rate fixed by article 13 shall be equally divided between the two offices, and that, consequently, instead of the rates specified in article 14, the Netherland Office shall pay to that of the United Kingdom one shilling per ounce, British money and weight, and the Office of the United Kingdom to that of the Netherlands, sixty cents per thirty esterlins or grammes, Netherland money and weight.

III. *Correspondances en Transit et Coloniales.*

Art. 16. Il est convenu, que lorsque la transmission des correspondances en transit ou coloniales, soit par l'Office Britannique à celui des Pays-Bas, soit par ce dernier Office à celui de la Grande-Bretagne, donne lieu à quelque bonification de port entre les deux offices, cette bonification se fera non point par poids en masse comme il est stipulé par l'article 14 ci-dessus pour la correspondance internationale, mais par addition des ports individuels dont les différentes lettres seront passibles aux termes des articles suivants.

Art. 17. L'Office des Pays-Bas continuera à se charger sans frais pour l'Office Britannique de toutes les lettres que ledit Office lui transmettra pour être expédiées vers d'autres états du continent en transit par les Pays-Bas; ainsi que de celles originaires desdits états et déstinées pour la Grande-Bretagne, qui seraient dirigées par la même voie. Ces lettres seront transmises tant de la part de l'Office Britannique à celui des Pays-Bas que par ce dernier Office à celui de la Grande-Bretagne, sans aucune taxe ni débours; l'Office des Pays-Bas se réservant toutefois la faculté de se faire payer, par les autres offices intéressés, un droit de transit dont le montant ne pourra excéder la quote-part des Pays-Bas dans le prix de la correspondance internationale établie ci-dessus; c'est à dire, vingt cents par lettre simple lorsqu'elles sont expédiées par les malles régulières, et trente cents lorsqu'elles appartiennent à la catégorie des lettres dont il est fait mention à l'article 8.

Art. 18. Si par la suite l'Office Britannique jugerait convenable d'abolir de son côté et de provoquer ailleurs l'abolition de l'affranchissement obligatoire, dont la correspondance entre la Grande-Bretagne et

III. *Transit and Colonial Correspondence.*

Art. 16. It is agreed that when the conveyance of transit or colonial correspondence, either from the British Office to that of the Netherlands, or from the latter to that of Great-Britain, gives rise to any repayment of postage between the two offices, such payment shall be made, not according to weight in bulk as stipulated in article 14 for the international correspondence, but by the addition of the individual rates to which the different letters shall be liable according to the terms of the following articles.

Art. 17. The Netherland Office shall continue to receive without charge to the British Office all letters which the said Office shall forward to it for other states on the continent in transit through the Netherlands, and also those originating in the said states and intended for Great-Britain, that may be sent by the same route. These letters shall be forwarded by the British Office to that of the Netherlands, and by this latter Office to that of Great-Britain without any charge or expense. The Netherland Office reserving to itself, however, the power to levy upon the other offices concerned, a transit rate, the amount of which shall not exceed the Netherland share of the rate for the international correspondence as fixed above, that is, twenty cents for a single letter when forwarded by the regular mail, and thirty cents when belonging to the class of letters mentioned in article 8.

Art. 18. If hereafter the British Office shall think fit to abolish on its part, and to cause to be abolished elsewhere the compulsory payment to which the correspondence between Great Britain and the states on the

les états du continent, expédiée par l'intermédiaire des Pays-Bas, est maintenant passible dans l'une comme dans l'autre direction, l'Office des Pays-Bas fera, à sa demande, les démarches nécessaires auprès des autres offices étrangers, avec lesquel ils se trouve en rapport direct relativement à cette correspondance, pour introduire un pareil changement sur le pied d'une parfaite réciprocité. Dans tous les cas l'Office des Pays-Bas sera prêt, de son côté, à faire partager la correspondance Anglaise aux avantages dont la correspondance des Pays-Bas avec les dits états pourrait jouir en vertu d'arrangements quelconques et aux mêmes conditions.

Art. 19. Les lettres nées dans le Royaume Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, et destinées pour les colonies des Pays-Bas ou autres états d'outre-mer, à expédier en transit par ce dernier Royaume, seront sujettes à l'affranchissement obligatoire jusque dans le port de mer des Pays-Bas, par lequel ces lettres devront partir pour leur destination. La quotepart de cet affranchissement à bonifier par l'Office Brittannique à celui des Pays-Bas sera de vingt cents par lettre simple.

Art. 20. Les lettres nées dans les colonies des Pays-Bas ou autres états d'outre-mer, apportées dans les ports des Pays-Bas, et destinées pour la Grande-Bretagne, seront livrées à l'Office Britannique par celui des Pays-Bas, au taux de quatre vingt cents par lettre simple, savoir soixante cents pour port colonial établi par la législation en vigueur dans les Pays-Bas, et vingt cents pour port international revenant aux Pays-Bas.

Art. 21. Les lettres originaires des Pays-Bas et destinées pour les colonies ou autres possessions Anglaises, dans lesquels l'Office Brittannique entretient des bureaux des postes, seront livrées à ce dernier Office franches de tout port ou débours au profit de

continent forwarded trough the Netherlands is at present liable in either direction, the Netherland Office will, at its request, take the necessary steps to induce the other foreign offices with which it is in connexion with respect to this correspondence, to introduce a similar change on the footing of a perfect reciprocity. At all events, the Netherland Office will be ready on its part to allow the English correspondence to share in the advantages to which the Netherland correspondence with the said States shall be entitled by virtue of any arrangements with them and on the same conditions.

Art. 19. Letters originating in the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and addressed to the colonies of the Netherlands, or to other states beyond sea, to be forwarded in transit through the latter Kingdom, shall be subject to payment of postage in advance as far as the port of the Netherlands from which such letters are to be embarked for their destination. The proportion of this postage to be paid by the British Office to that of the Netherlands shall be twenty cents for a single letter.

Art. 20. Letters originating in the Netherland colonies or other states beyond sea brought into the ports of the Netherlands and intended for Great Britain, shall be forwarded to the British Office by that of the Netherlands, at the rate of eighty cents per single letter, namely, sixty cents for colonial postage, as established by the laws in force in the Netherlands, and twenty cents for international postage due to the Netherlands.

Art. 21. Letters originating in the Netherlands and intended for the British colonies and possessions where there are British post-offices, shall be forwarded to the British Office free of all postage on account of the Netherland Office. They shall con-

l'Office Neerlandais. Elles seront, par conséquent, assujetties dans les Pays-Bas à l'affranchissement obligatoire pour la taxe Néerlandaise seulement, à raison de vingt cents par lettre simple. Ces colonies et possessions sont spécifiées dans l'état joint à la présente convention sous le n°. 3.

Art. 22. Quant aux lettres nées dans les Pays-Bas, et destinées soit pour les colonies et possessions Anglaises où l'Office Britannique n'entretient point de bureau des postes, soit pour tous états étrangers ou colonies étrangères, à expédier en transit par l'Angleterre, elles seront soumises dans les Pays-Bas à l'affranchissement obligatoire au taux de la correspondance internationale montant à un shelling, dont l'Office des Pays-Bas aura sa quote part, et auquel sera ajoutée la taxe que le public Anglais lui-même est tenu de payer d'avance pour les lettres ayant la même destination, à compter du port par lequel les lettres seront expédiées. Il sera payé, à ce titre, par l'Office des Pays-Bas à celui de la Grande-Bretagne et par lettre simple les sommes portées au tableau joint à la présente convention sous le n°. 4.

Art. 23. Les lettres originaires de toutes les colonies, tant Anglaises qu'étrangères, ainsi que de tous autres états étrangers dont il est fait mention dans les deux articles précédents, et qui sont destinées pour le Royaume des Pays-Bas, supporteront la taxe coloniale ou étrangère dont ces lettres seraient passibles au port d'arrivée dans le Royaume-Uni, plus le port international d'un shelling dont l'Office des Pays-Bas aura sa quote-part. Ce dernier Office bonifiera par conséquent à l'Office Britannique pour toutes ces diverses correspondances et par lettre simple, les sommes portées au tableau joint à la présente convention sous le n°. 5.

Art. 24. Enfin pour ce qui regarde les correspondances originaires des

sequently be subject in the Netherlands to compulsory prepayment, as to the Netherland rate only, of twenty cents per single letter. The said colonies and possessions are specified on the list annexed to the present convention, sub n°. 3.

Art. 22. With respect to letters originating in the Netherlands, whether addressed to the British colonies and possessions where the British Office has no post-establishments, or to any other foreign colonies or states, and intended to be forwarded in transit through England, they shall be subject in the Netherlands to compulsory prepayment, at the rate fixed for the international correspondence, that is to say, one shilling, of which the Netherland Office shall receive its proportion, and to which is to be added the rate which British subjects themselves have to pay in advance from the port of departure for letters having the same destination. On this head the Netherland Office shall pay to that of Great Britain for each single letter the sums stated in the schedule annexed to the present convention sub n°. 4.

Art. 23. Letters originating in any colony, English or foreign, or in any other foreign state mentioned in the two preceding articles, and which are intended for the Kingdom of the Netherlands, shall pay the colonial or foreign rate to which such letters would be liable at the port of arrival in the United Kingdom over and above the international rate of one shilling, of which the Netherland Office shall receive its share. This latter Office shall consequently account to the British Office for all these classes of correspondence and for each single letter, at the rates stated in the schedule annexed to the present convention sub n°. 5.

Art. 24. And lastly, as regards the correspondence originating in the

divers états du continent et destinées pour les différentes colonies tant Anglaises qu'étrangères, ou pour tous autres états étrangers en transit par les Pays-Bas et la Grande-Bretagne, ainsi que réciproquement les lettres originaires de ces différentes colonies ou états d'outre-mer à destination du continent par l'intermédiaire de la Grande-Bretagne et des Pays-Bas, il est stipulé —.

1°. Que les lettres du continent pour les colonies et états d'outre-mer devront être affranchies forcément au même taux que les lettres originaires des Pays-Bas et ayant la même destination.

2°. Que celles originaires des colonies ou autres états et destinées pour le continent en transit des Pays-Bas, seront passibles du même port, au profit de la Grande-Bretagne et des Pays-Bas, que les lettres de la même origine lorsqu'elles sont destinées pour les Pays-Bas, suivant l'article 23 précité.

L'Office des Pays-Bas se fera payer par les états du continent les ports dont ces lettres sont passibles dans l'une comme dans l'autre direction, et il comptera avec l'Office Britannique de ce qui en revient à ce dernier, selon les principes établis ci-dessus.

Art. 25. Il est entendu que dans l'application des dispositions de l'article 16 et suivants aux lettres dont le poids surpassera celui d'une lettre simple, la bonification aura lieu dans les proportions voulues par le tableau de progression en usage dans celui des deux royaumes qui fera l'expédition des lettres; c'est à dire, que pour toutes les lettres que l'Office des Pays-Bas transmettra à celui de la Grande-Bretagne, la bonification aura lieu selon la progression suivie dans les Pays-Bas; tandis que toutes les lettres transmises par l'Office Britannique à celui des Pays-Bas seront taxées suivant la progression adoptée en Angleterre.

several states on the continent, and intended for the different colonies, English and foreign, or for any other foreign state, in transit through the Netherlands and Great Britain, as also reciprocally all letters originating in these different colonies or countries beyond sea, intended for the continent by the way of Great Britain and the Netherlands, it is stipulated —.

1st. That letters from the continent for the colonies and countries beyond sea shall be subject to compulsory prepayment at the same rates as the letters originating in the Netherlands and having the same destination.

2nd. That those originating in the colonies or other states addressed to the continent in transit through the Netherlands, shall be liable to the same postage, to the credit of Great Britain and of the Netherlands, as letters coming from the same places and intended for the Netherlands, according to article 23 above mentioned.

The Netherland Office shall receive from the states on the continent the postage to which the said letters are liable in either direction, and shall account to the British Office for the portion due to the latter, according to the principle established above.

Art. 25. It is understood that in applying the stipulations of the 16th and following articles to letters of which the weight shall exceed that of a single letter, the settlement of the account shall take place in conformity with the rates and scale of progression in use in that kingdom by which the letters are forwarded, that is to say, that for all the letters which the Netherland Office shall forward to that of Great Britain, the payment shall be made according to the scale established in the Netherlands, while all letters forwarded by the British Office to that of the Netherlands shall be charged according to the scale adopted in England.

Art. 26. L'Office des Pays-Bas continuera à n'opposer aucun obstacle au passage par son territoire des malles closes renfermant la correspondance entre l'Angleterre et Hambourg, toutes les fois que la navigation directe se trouverait interrompue par suite de la mauvaise saison.

L'Office Britannique ne payera rien aux Pays-Bas pour ce passage, sauf le payement direct de sa part, ou le remboursement, le cas échéant, des frais extraordinaires auxquels le débarquement ou l'embarquement des malles de Hambourg dans un port ou sur la côte des Pays-Bas, ainsi que leur passage par le territoire de ce royaume, pourront donner lieu.

Ne sont cependant point comprises dans les dispositions du présent article les lettres à l'égard desquelles les envoyeurs demeurant en Angleterre ou à Hambourg etc. auraient témoigné expressément le désir qu'elles soient dirigées par les Pays-Bas. Ces lettres seront expédiées dans les malles destinées pour les Pays-Bas (ou *vice versa*) sur le pied statué pour la correspondance entre la Grande-Bretagne et le continent, en transit par les Pays-Bas.

Art. 27. L'Office des Pays-Bas s'engage en outre à permettre le passage gratuit par son territoire des malles closes renfermant la correspondance entre l'Office Britannique et les colonies ou autres possessions du Royaume-Uni dans les Indes Orientales, ainsi que pour les Iles Ioniennes et les bureaux Britanniques établis au Levant; dans le cas où ce dernier Office jugerait convenable d'emprunter le territoire des Pays-Bas pour faire ou recevoir de pareilles expéditions. Toutefois les frais auxquels cette transmission donnerait lieu, seront à la charge de l'Office Britannique.

Art. 28. De son côté l'Office Britannique continuera à permettre le passage gratuit par son territoire des malles ou dépêches closes venant des

Art. 26. The Netherland Office will continue to allow a passage through its territory for the closed bags, containing the correspondence between England and Hamburgh, whenever the direct navigation shall be interrupted in consequence of the badness of the season.

The British Office shall not pay anything to the Netherlands for such passage, except the payment at the time, or the reimbursement, as the case may be, of the extraordinary expenses which the landing or the embarking of the Hamburgh mails at a port on the coast of the Netherlands, and their passage through the territory of that kingdom, may occasion.

In the stipulations of the present article are, however, not included letters with regard to which the senders residing in England or in Hamburgh, etc. shall have expressly declared a desire, that they should be forwarded by the Netherlands. These letters shall be transmitted in the mails intended for the Netherlands (or *vice versa*) on the footing laid down for the correspondence between Great-Britain and the continent in transit through the Netherlands.

Art. 27. The Netherland Office engages further to allow the transmission through its territory gratuitously of the closed mails, containing the correspondence between the British Office and the colonies or other possessions of the United Kingdom in the East-Indies, and also the Ionian Islands and the British offices established in the Levant, should the latter Office deem it expedient to forward or to receive those mails through the territory of the Netherlands. Nevertheless all the expenses of such transmission shall be defrayed by the British Office.

Art. 28. The British Office shall, on its part, continue to permit the gratuitous passage through its territory of the closed mails and bags,

colonies des Pays-Bas et adressées à un bureau des postes dans ce Royaume, ainsi que des paquets officiels, originaires de ces colonies et destinées pour le Gouvernement des Pays-Bas; lorsque ces malles, dépêches ou paquets auraient été apportés par un navire venant d'une colonie Néerlandaise et originairement destiné pour un port des Pays-Bas, mais qui, à cause de la mauvaise saison ou pour avarie, aurait été obligé de chercher un refuge temporaire dans un des ports de l'Angleterre. Quant aux lettres particulières non renfermées dans les dépêches closes des bureaux de poste, et remises à découvert par les capitaines à un bureau des postes Britanniques, elles seront traitées fur le pied des *ship-letters* apportées en Angleterre et destinées pour les Pays-Bas. Les dispositions de cet article sont également applicables à l'envoi des malles originaires des Pays-Bas et destinées pour les colonies de ce Royaume, et qui doivent être expédiées par des navires des Pays-Bas, qui seraient retenus par le mauvais temps dans les ports Britanniques.

Art. 29. Il n'est rien changé, par la présente convention, relativement aux ordres donnés précédemment, à la demande du Gouvernement Anglais par celui des Pays-Bas, pour la remise, par les capitaines des navires venant de Java qui relâchent dans un port de la Grande-Bretagne, d'une dépêche séparée renfermant les lettres affranchies dans la Colonie Néerlandaise pour des personnes demeurant dans le Royame-Uni.

IV. *Journaux et autres Imprimés.*

Art. 30. Les journaux et autres imprimés auxquels une modération de port est accordée dans les deux pays, lorsqu'ils sont envoyés de la Grande-Bretagne pour les Pays-Bas, ou des Pays-Bas pour la Grande-Bretagne, ne subiront que les taxes établies par

coming from the Netherland colonies, and addressed to any post-office in that kingdom, and also of the official packets originating in those colonies and intended for the Netherland Government, when the said mails, despatches or packets shall have been brought by a vessel coming from a Netherland colony and originally bound to a port of the Netherlands, but which, on account of the season or of damage, shall have been obliged to seek a temporary refuge in one of the English ports. As to private letters not enclosed in the sealed bags of the post-offices and delivered unenclosed by the masters to a British post-office, they shall be treated as ship letters brought into England and intended for the Netherlands. The provisions of this article are equally applicable to the mails made up in the Netherlands and addressed to the colonies of that kingdom, and intended to be embarked on board vessels of the Netherlands, and when such vessels have been detained by reason of the bad weather in British ports.

Art. 29. No change is made in the present convention with respect to the orders heretofore given at the request of the English Government by that of the Netherlands for the conveyance, by the captains of vessels coming from Java and putting into a port of Great-Britain, of a separate bag containing letters paid in the Netherland colonies, addressed to persons residing in the United Kingdom.

IV. *Newspapers and other printed works.*

Art. 30. Newspapers and other printed works, in respect to which a reduction of postage is allowed in both countries, when forwarded from Great-Britain to the Netherlands, or from the Netherlands to Great-Britain, shall be subject only to the

l'article suivant, à condition:

1°. Qu'ils soient expédiés sous bandes ou dans des enveloppes ouvertes sur les côtés, de manière à pouvoir être facilement vérifiés.

2°. Qu'ils aient été affranchis au départ jusqu'à la frontière de l'état de destination.

Les envois qui ne réunissent point ces deux conditions, seront passibles du port de la correspondance ordinaire.

Il est bien entendu que la stipulation qui précède n'infirme en aucune manière le droit que peut avoir l'un ou l'autre des deux Offices, de ne pas effectuer sur son propre territoire le transport ou la distribution de ceux de ces journaux, à l'égard desquels il n'aurait pas été satisfait aux lois et ordonnances qui règlent les conditions de leur publication et de leur circulation.

Art. 31. Le port modéré pour les journaux proprement dits sera dans le Royaume-Uni d'un denier par journal au profit de l'Office Britannique, et dans le Royaume des Pays-Bas de cinq cents au profit de l'Office des Pays-Bas, par numéro de journal, ou par feuille d'impression si le numéro contient plus d'une feuille.

Par conséquent il sera payé dans la Grande-Bretagne un denier, à titre d'affranchissement pour chaque numéro destiné pour les Pays-Bas, et le même port d'un denier pour chaque numéro venant des Pays-Bas et destiné pour la Grande-Bretagne. Dans les Pays-Bas, cinq cents, à titre d'affranchissement par numéro ou par feuille de tout envoi, destiné pour l'Angleterre, et même port pour chaque numéro, ou chaque feuille, venant d'Angleterre, et destiné pour les Pays-Bas.

Chaque Office retiendra à son profit les ports qu'il aura perçus, de manière

rates fixed by the following article, on condition:

1st. That they are sent in bands or covers, open at the sides, so that they may be easily examined.

2ndly. That the postage has been paid at the place of departure to the frontier of the state of destination.

Those packets which are not in conformity with the two conditions above mentioned, shall be liable to the rates established for ordinary correspondence.

It is fully understood that the preceding stipulation does not in any way invalidate the right of either of the said Offices to refuse the conveying or distributing of such of those newspapers with respect to which the laws and ordinances concerning their publication and circulation have not been duly complied with.

Art. 31. The reduced postage for newspapers, properly so called, in the United Kingdom, shall be one penny for each newspaper, to be placed to the credit of the British Office; and in the Kingdom of the Netherlands five cents, to be placed to the credit of the Netherland Office, for each paper, or for each printed sheet, if the paper contains more than one sheet.

Consequently, there shall be paid in Great-Britain one penny, as prepayment for each newspaper intended for the Netherlands, and the like rate of a penny for each paper coming from the Netherlands and intended for Great-Britain. In the Netherlands five cents, as prepayment for each paper or for each sheet of every paper intended for England, and the same rate for each paper or each sheet, coming from England, and intended for the Netherlands.

Each Office shall retain on its own account the postages it shall have

que cet objet ne donnera lieu à aucun décompte entre les deux Offices.

Art. 32. Quant aux ouvrages périodiques paraissant dans un des deux royaumes, et n'appartenant point à la catégorie des journaux proprement dits, le port en sera perçu dans les proportions suivantes: — Dans les Pays-Bas, à raison de cinq cents par feuille d'impression, ainsi qu'il a été statué par l'art. précédent à l'égard des journaux. Dans la Grande-Bretagne:

1°. Pour tout ouvrage dont le poids n'excédera pas deux onces, un denier.

2°. Pour tout ouvrage pesant au dessus de deux onces, et n'excédant pas trois onces, six deniers.

3°. Pour tout ouvrage pesant au dessus de trois onces, et n'excédant pas quatre onces, huit deniers.

4°. Pour chaque once au-dessus de quatre et jusqu'à seize onces (limite de l'admission de ces objets par l'office Britannique) deux deniers en sus, en observant que toute fraction de l'once sera comptée comme une once pour le port à percevoir. De même chaque Office retiendra à son profit les ports qu'il aura perçus, ainsi qu'il a été statué à l'égard des journaux par le dernier paragraphe de l'article précédent.

Il est entendu que toutes les dispositions de l'art. 30 s'appliqueront également aux envois dont il est question dans le présent article.

Art. 33. Les dispositions des trois articles précédents seront également applicables aux journaux expédiés en transit par un des deux pays et destinés soit pour l'autre pays, soit pour d'autres états ou colonies, aux conditions suivantes:

1°. Que l'Office des Pays-Bas livrera à l'Office Britannique tous les envois de cette nature qui sont destinés pour le Royaume Uni, francs de port, sauf à se faire payer le transit par les autres offices intéressés, à

charged, so that for this portion of the mails no accounts shall be required between the two Offices.

Art. 32. With respect to periodical works published in either kingdom, and not belonging properly to the class of newspapers, the postage shall be charged at the following rates: —

In the Netherlands five cents per printed sheet, as fixed by the preceding article with regard to newspapers. In Great Britain:

1st. For works not exceeding two ounces in weight, one penny.

2dly. For works exceeding two ounces and not above three, sixpence.

3dly. For works weighing above three ounces and not exceeding four ounces, eight pence.

4thly. For every ounce above four up to sixteen ounces (the limit imposed for the transmission of such articles by the British Office) two pence additional, every fraction of an ounce being reckoned as a full ounce. Each Office shall retain on its own account the postage it shall have charged, as is stipulated in respect of newspapers in the last paragraph of the preceding article.

It must be understood that all the provisions of article 30 are also applicable to the class of printed works mentioned in the present article.

Art. 33. The stipulations in the three preceding articles shall also be applicable to newspapers forwarded in transit through either country, and intended for the other, or for any other states or colonies on the following conditions:

1st. That the Netherland Office shall forward to the British Office the packets of this description intended for the United Kingdom free of postage, being allowed, however, to claim the cost of transit from the

raison de cinq cents par numéro ou par feuille d'impression.

2°. Que lorsque ces envois d'une origine quelconque sont destinés pour d'autres états ou colonies en transit par la Grande-Bretagne, l'Office des Pays-Bas payera à l'Office Britannique un transit d'un denier par numéro, sauf à se faire rembourser de même par les offices étrangers, s'il y a lieu.

3°. Que les objets de la même nature originaires du Royaume-Uni, et destinés pour d'autres pays ou colonies en transit par les Pays-Bas, seront livrés à ce dernier Office francs de port, pour être taxés par lui sur le pied établi par l'article 31 ci-dessus.

4°. Qu'enfin les mêmes objets, lorsqu'ils sont originaires des colonies ou d'autres pays d'outre-mer, et destinés soit pour les Pays-Bas, soit pour d'autres états en transit de ce dernier Royaume, ne seront taxés, dans les deux pays, que du port établi pour les envois internationaux de la même espèce par les articles 31 et 32 ci-dessus.

V. *Dispositions diverses.*

Art. 34. Les comptes présentant le résultat de la transmission réciproque seront dressés à la fin de chaque trimestre; et après avoir été débattus et arrêtés contradictoirement par les deux Offices, ils seront soldés sans délai par l'Office qui sera reconnu débiteur envers l'autre.

Art. 35. Il est convenu que pour tout ce qui se rapporte à l'exécution de la présente convention, chaque once poids Britannique sera assimilée à trente esterlins ou grammes poids des Pays-Bas; chaque livre sterling monnaie Britannique à douze florins monnaie des Pays-Bas; chaque shelling à soixante cents et chaque denier à cinq cents et réciproquement.

other offices concerned at the rate of five cents per paper or per printed sheet.

2ndly. That when these newspapers, from wherever received, are intended for other states or colonies in transit through Great-Britain, the Netherland Office shall pay to the British Office a transit rate of one penny per paper, to be reimbursed at the same rate by the foreign offices, if required.

3dly. That packets of this description originating in the United Kingdom, and intended for other countries or colonies in transit through the Netherlands, shall be forwarded to the latter Office free of postage, to be there charged as stipulated by article 31 above.

4thly. That packets of this description, when originating in the colonies or in other countries beyond sea, and intended either for the Netherlands or for other states in transit through the latter Kingdom, shall be charged in the two countries only with the postage fixed for international packets of the like sort by articles 31 and 32.

V. *Various regulations.*

Art. 34. Accounts showing the results of the mutual transmission of this correspondence shall be made out at the end of every quarter, and, having been examined, compared, and settled by the two Offices, shall be paid without delay by that Office which shall be found to be indebted to the other.

Art. 35. It is agreed that, with reference to the execution of the present convention, each ounce British weight shall be equal to thirty esterlins or grammes Netherland weight, each pound sterling British money to twelve florins Netherland money, each shilling to sixty cents, and each penny to five cents, and vice versâ.

Art. 36. Les lettres et journaux tombés en rebut, pour quelle cause que ce soit, seront renvoyés de part et d'autre, et de mois en mois, pour les poids et les prix auxquels ils auront été originairement expédiés par l'Office envoyeur. Quant aux lettres mal adressées au mal dirigées, elles seront renvoyées, réciproquement, sans délai sur le pied indiqué ci-dessus. Enfin les lettres adressées à des personnes qui ont changé de résidence, quelle que soit l'origine de ces lettres, seront renvoyées de même, chargées du port qui aurait dû être payé par les destinataires.

Art. 37. La présente convention est conclue pour un temps indéterminé à commencer du 1er Janvier 1844. Elle ne pourra être annulée par l'un ou l'autre des deux Offices, qu'après notification faite à l'autre Office au moins six mois d'avance.

Art. 38. Sont maintenues les stipulations antérieures qui ne seraient pas contraires aux stipulations de la présente convention.

Art. 39. La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Londres dans le délai d'un mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les parties respectives ont signé la présente convention.

Fait au Bureau Général des postes à Londres, en double original, le 14 jour du mois d'Octobre 1843.

(*L. S.*) J. Pols.
(*L. S.*) W. L. Maberly.

Art. 36. Dead letters and newspapers which cannot be delivered, from whatever cause, shall be mutually returned monthly for the same weight and amount of postage which was originally charged by the sending Office. With respect to letters misdirected or missent, they shall be reciprocally returned without delay on the footing as stated above. Lastly, letters addressed to persons who have changed their residence, whatever be the origin of such letters, shall, in like manner, be returned, charged with the rate that should have been paid by the parties to whom they are addressed.

Art. 37. The present convention is concluded for an indefinite period, to commence from the first January 1844. It cannot be annulled by either of the two Offices, except after notice given to the other Office at least six months previously.

Art. 38. Former stipulations are maintained in all cases where they are not contrary to the provisions of the present convention.

Art. 39. The present convention shall be ratified, and the ratifications exchanged at London within one month, or sooner if possible.

In witness whereof the respective parties have signed the present convention.

Done in duplicate at the General Post-Office, London, the 14th day of October 1843.

(*L. S.*) J. Pols.
(*L. S.*) W. L. Maberly.

N°. 203. *Convention pour l'extradition réciproque d'accusés et de malfaiteurs, conclue entre les Pays-Bas et la Belgique, le* 28 *Octobre* 1843. 1843. 28 Oct.

(Archives du Ministère des Affaires Etrangères.)

S. M. le Roi des Pays-Bas et S. M. le Roi des Belges étant convenus de conclure une convention pour l'extradition réciproque d'accusés et de malfaiteurs, ont muni, à cet effet, de leurs pleins-pouvoirs, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur James Albert Henri de la Sarraz, Chevalier etc., Lieutenant-Général, Son Aide de Camp et Ministre des Affaires Etrangères, et

S. M. le Roi des Belges, le sieur Albert Florent Joseph Prisse, Officier etc., Général-Major, Son Aide de Camp et Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près S. M. le Roi des Pays-Bas;

Lesquels, après s'être mutuellement communiqué leurs pleins-pouvoirs, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Seront restitués de part et d'autre, à l'exception des nationaux, les individus accusés ou condamnés pour l'un des crimes ou délits ci-après énumérés, par les tribunaux de celui des deux pays, où les faits auront été commis, savoir:

1°. assassinat, empoisonnement, parricide, infanticide, meurtre, viol;

2°. incendie;

3°. faux en écriture, y compris la contrefaçon de billets de banque et effets publics;

4°. fausse monnaie:

5°. faux témoignage;

6°. vol, accompagné de circonstances aggravantes, soustraction commise par les dépositaires publics;

7°. banqueroute frauduleuse.

Art. 2. Si l'individu réclamé est poursuivi, ou se trouve détenu pour un crime ou délit commis dans le pays où il s'est réfugié, son extradition sera différée jusqu'à ce qu'il ait subi sa peine.

Les gouvernements respectifs se réservent toutefois la faculté d'accorder l'extradition dans des cas très particuliers, pendant que le condamné subit encore sa peine; mais elle n'aura pas lieu, lorsque l'individu réclamé aura été, ou est encore poursuivi dans le pays où il s'est rendu, pour le même crime ou délit qui a motivé la demande de son extradition.

Art. 3. Il est expressément stipulé que l'individu, dont l'extradition aura été accordée, ne pourra dans aucun cas être poursuivi ou puni pour aucun délit politique antérieur à l'extradition, ni pour aucun fait connexe à un semblable délit, ni pour aucun des crimes ou délits non prévus par la présente convention.

Art. 4. L'extradition ne pourra avoir lieu si, depuis les faits imputés, les poursuites ou la condamnation, la prescription de l'action ou de la peine est acquise, d'après les lois du pays dans lequel se trouve l'étranger.

Art. 5. L'extradition sera demandée par la voie diplomatique, et ne sera accordée, que sur la production d'un arrêt de condamnation ou de renvoi à l'audience publique d'une cour, ou de mise en accusation, délivré en

original ou en expédition authentique par les tribunaux compétents, dans les formes prescrites par la législation du gouvernement qui demande l'extradition.

Art. 6. Les gouvernements respectifs renoncent, de part et d'autre, à toute réclamation par rapport à la restitution de frais d'entretien, de transport et autres, qui pourraient résulter de l'extradition d'accusés ou de condammés, et ils consentent réciproquement à les prendre à leur charge.

Art. 7. Lorsque, dans la poursuite d'affaires pénales, un des gouvernements jugera nécessaire l'audition de témoins domiciliés dans l'autre Etat, une commission rogatoire sera envoyée, à cet effet, par la voie diplomatique, et il y sera donné suite en observant les lois du pays où l'audition du témoin aura lieu.

Les gouvernements respectifs renoncent, de part et d'autre, à toute réclamation par rapport à la restitution des frais qui en résulteront.

Art. 8. Si la comparution personnelle d'un témoin est nécessaire ou désirée, son gouvernement l'engagera à se rendre à l'invitation qui lui sera faite, et, en cas de consentement, il lui sera accordé des frais de voyage et de séjour, d'après les tarifs et règlements en vigueur dans le pays où l'audition devra s'effectuer.

Art. 9. Lorsque dans une cause pénale, la confrontation de criminels détenus dans l'autre Royaume, ou bien la communication de pièces du procès ou de conviction se trouvant entre les mains des autorités de l'autre pays, sera jugée utile ou nécessaire, la demande en sera faite de la manière indiquée à l'article 5, et l'on y donnera suite, pour autant qu'il n'y ait pas des considérations qui s'y opposent, et sous l'obligation de renvoyer les criminels et les pièces.

Le principe posé à l'article 6 est également applicable aux frais résultant du transport et du renvoi des criminels à confronter, et de l'envoi et de la restitution des pièces.

Art. 10. La présente convention ne sera exécutoire que le vingtième jour après la publication dans les formes prescrites par les lois des deux pays. Elle continuera à être en vigueur jusqu'à déclaration contraire de la part de l'un des deux gouvernements. Elle sera ratifiée et les ratifications en seront échangées dans le délai de trois semaines, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention, et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à la Haye, le 28 Octobre 1843.

(*L. S.*) DE LA SARRAZ. (*L. S.*) PRISSE.

DÉCLARATION.

Les hautes parties contractantes ayant jugé convenable d'échanger une déclaration contenant quelques stipulations qui ne se trouvent pas dans la convention, les soussignés sont convenus des points suivants:

1°. Du côté des Pays-Bas, on entend par le mot *nationaux* employé dans l'art. 1er de la convention, non seulement les sujets Néerlandais proprement dits, mais aussi les individus qui, d'après l'article 8 du Code civil, leur sont assimilés.

Du côté de la Belgique, on entend par le mot *nationaux* employé dans

l'art. 1er de la convention, non seulement les sujets Belges proprement dits, mais aussi les individus autorisés par le Roi à établir leur domicile dans le Royaume, et ceux qui y résident depuis six années au moins.

2°. Les accusés ou condamnés qui ne sont sujets ni de l'un ni de l'autre des deux Etats, ne seront livrés au gouvernement qui aura réclamé leur extradition, que lorsque l'Etat auquel ils appartiennent, et qui sera informé des demandes en extradition par le gouvernement auquel celles-ci auront été adressées, consentira à leur extradition.

La présente déclaration aura force et valeur comme si elle était insérée mot à mot dans la convention.

En foi des stipulations spéciales qui précèdent, les plénipotentiaires les ont signées également, et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à la Haye, le 28 Octobre 1843.

(*L. S.*) DE LA SARRAZ. (*L. S.*) PRISSE.

(La Convention et la déclaration qui précèdent, ont été ratifiées par S. M. le Roi des Pays-Bas le 16 *Novembre, et par S. M. le Roi des Belges le* 7 *Décembre* 1843. *Les actes de ratification ont été échangés à la Haye le* 12 *Déc.* 1843.)

N°. 204. *Arrêté Royal du* 5 *Janvier* 1844, *portant confirmation des conclusions et du règlement, consignés dans les protocoles y mentionnés des séances de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.* 1844. 5 Janv.

NOUS, GUILLAUME II, ETC., ETC., ETC.

Vu les protocoles des séances de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin à Mayence, savoir: le n°. XII du 13 Septembre 1842 et le n°. IX du 29 Août 1843, contenant, en vertu de l'article XVe supplémentaire à la Convention et au Règlement pour la navigation du Rhin du 31 Mars 1831, des conclusions relativement aux chargements sur le tillac des bâtiments; ainsi que le protocole n°. XII du 1er Septembre 1843, par lequel sont adoptées les dispositions réglementaires y-jointes et tendant à prévenir sur le Rhin les abus qui pourraient être faits des patentes des bateliers;

Et ayant pris en considération ultérieure etc.;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice, chargé par intérim des fonctions de Ministre des Finances, du 29 Décembre 1843;

Vu le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères du 5 Janvier 1844;

Avons arrêté et arrêtons;

Les conclusions, ainsi que le règlement, contenus dans les protocoles susmentionnés, sont confirmés par Nous et établis comme règle pour l'exercice de la navigation du Rhin, en conformité de la convention du 31 Mars 1831.

Notre Ministre de la Justice, chargé par intérim des fonctions de Ministre des Finances, et les autres Départements Ministeriels, pour autant que cela les regarde, sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui

sera inséré au Journal Officiel, avec les conclusions consignées aux protocoles n°. IX et n°. XII de 1843, et le règlement joint aux protocoles n°. XVII de 1838 et n°. XII de 1839.

La Haye, le 5 Janvier 1844.

GUILLAUME.

Le Ministre de la Justice, chargé par intérim des fonctions de Ministre des Finances.

VAN HALL.

PROTOCOLE N°. IX, *du* 29 *Août* 1843.

CONCLUSION.

Sont exceptés de la défense de l'art. 62 de la convention et du règlement du 31 Mars 1831, de charger des marchandises sur le tillac des bateaux, les objets désignés ci-après:

(*Les objets qui jusqu'ici n'ont pas encore été exceptés de la défense en question se trouvent souslignés, tandis que ceux non souslignés sont déjà exceptés et ont été seulement ajoutés pour avoir un aperçu complet.*)

Agrès de flottage, l'algue ou le varech, *amadou*, *amadouvier*, *agaric*, *espèces spongieuses*, *anis*, *avélanèdes*, *baies de genièvre*, *balles de grains*, bois de chauffage, bois de liége et bouchons, bois de réglisse, *bois façonnés en général*, *boissellerie*, *telle que tamis*, *mesures etc.*, bouteilles vides et autre verrerie creuse, *brosserie*, chaises et carrosses de voyage, cercles en bois, *chanvre et lin*, *en masses*, *teillé*, *y compris le chanvre serancé* (*Schleishanf*) chanvre non ouvré, charbons de bois, chardons cardières, *cornes et griffes*, *coton*, *coton en balles de toutes espèces* (*à l'exception des balles pressées ou cerclées en fer*), creusets, *cumin*, douves, écorces à tan, *étoupe et ouate d'étoupe*, fascines, *feuillage*, foin, *fruits séchés*, garances non-emballées, *houblon*, joncs et roseaux, *laiche de bois ou crins végétaux* (dite *Waldhaare*) laines, *laines en balles* (*comme les balles de coton*), *légumes verts*, *liber*, *marc de raisins*, meubles et effets de ménage, *mottes à bruler*, mousse, *noir de fumée*, *osier et pleyon*, paille, paniers et ouvrage de saules, *peaux séchées et rétailles*, pieux, *planches et bois scié*, plants d'arbres et de vigne, *plumes à écrire et plumes à lits*, *poils et soies de porc*, *poissons séchés*, *poix résine*, poterie de grès, *prêle*, racines d'epines-vinette, saules à paniers, *sons*, *tabac en feuilles*, tonneaux vides, tourbe.

La présente conclusion sera mise en vigueur à dater du 1er Janvier 1844, après publication préalable.

CONCLUSION.

1°. Toutes les fois que le chargement du bâtiment est exclusivement composé d'objets admis aux exceptions, la fixation de la limite de hauteur du chargement sur le tillac restera abandonnée à l'appréciation des expéditeurs (des propriétaires des marchandises ou de leurs commissionnaires), des assureurs et experts (dit Fertigers), sans qu'une restriction puisse avoir lieu relativement à la hauteur admissible.

2°. Si au contraire le chargement du bâtiment n'est composé qu'en partie d'objets admis aux exceptions, la décision, si et jusqu'à quelle hauteur ces objets pourront être chargés sur le tillac, dépendra chaque fois des

autorités de police dans les ports d'embarquement, ou d'autres experts, là où il en existe.

Ceux-ci devront prendre consciencieusement en considération la nature des marchandises à charger, la construction du bâtiment et les parties du fleuve à parcourir, et en général toutes les circonstances existantes qui peuvent influer sur la sûreté du trajet.

Ils prendont cependant pour ligne de conduite, de ne permettre des chargements sur le tillac au-delà de *trois* pieds de hauteur pour les planches et au-delà de *quatre* pieds pour d'autres objets compris dans les exceptions, que dans les cas où les circonstances (à indiquer dans le certificat à délivrer) ne laissent pas craindre le moindre danger pour le trajet.

Les dispositions ad 1 et 2 seront également mises en exécution à dater du 1er Janvier 1844.

Annexe *du Protocole n°.* IX *de* 1843.

Dispositions concernant les chargements sur le tillac des bateaux à voile naviguant sur le Rhin.

1°. Il est défendu de charger des marchandises sur le tillac, à moins que des exceptions à cette défense ne soient expressément admises, par les prescrits suivants:

(*Art.* 62 *de l'acte*, *XI*e *Article supplémentaire.*)

Est à envisager également comme tillac, le toit en pavois solide, dont le bâtiment est recouvert.

En conséquence, il y a contravention à la défense de charger sur le tillac, lorsqu'une partie du chargement (à l'exception toutefois d'un ou de plusieurs objets insignifiants) est déposée sur le tillac ou perce extérieurement à travers les pavois du toit, ou lorsque le batelier a exhaussé le toit arbitrairement, c'est-à-dire sans l'autorisation préalable des experts institués conformément à l'article 53.

Sur les bateaux non-pontés seront envisagés comme chargement sur le tillac les chargements qui dépasseraient, à partir du francbordage, la hauteur autorisée, soit par l'usage, soit par les experts de vérification, à ce commis dans les divers ports d'embarquement.

(*XI*e *Article supplémentaire*, *Protocole XXIII de* 1839.)

2°. Par exception, pourront cependant être chargés sur le tillac, sur toutes les sections du Rhin indistinctement, les marchandises désignées ci-après, soit que la cargaison en sera composée en totalité ou en partie seulement, mais en observant les prescrits établis sous les §§ 3 et 4 suivants:

Agrès de flottage, algue ou varech, amadou, amadouvier, agaric, éponges, anis, avélanèdes, baies de genièvre, balles de grains, bois de chauffage, bois de liége et bouchons, bois de réglisse, bois façonnés en général, boissellerie, telle que tamis, mesures etc., bouteilles vides et autre verrerie creuse, brosserie, chaises et carrosses de voyage, cercles en bois, chanvre et lin, en masses, teillé, y compris le chanvre serancé (Schleishanf), chanvre brut, charbons de bois, chardons cardières, cornes et griffes, coton, coton en balles de toutes espèces (à l'exception des balles pressées ou cerclées en fer), creusets, cumin, douves, écorces à tan, étoupe et ouate d'étoupe, fascines, feuillage, foin, fruits séchés, garances non-emballées,

houblon, joncs et roseaux, laiche de bois ou crins végétaux (Waldhaare), laines, laines en balles (comme les balles de coton), légumes verts, liber, marc de raisins, meubles et effets de ménage, mottes à bruler, mousse, noir de fumée, osier et pleyon, paille, paniers et ouvrages de saules, peaux séchées et rétailles, pieux, planches et bois scié, plants d'arbres et de vigne, plumes à écrire et plumes à lits, poils et soies de porc, poissons séchés, poix résine, poterie de grès, prêle, racines d'épines-vinette, saules pour paniers, sons, tabac en feuilles, tonneaux vides, tourbe.

(XIe *Article supplémentaire et Protocole* IX de 1843, § 1.)

3°. Prescrits à observer lorsque le chargement est composé en totalité ou en partie seulement, de marchandises admises à être chargées sur le tillac.

a. Si le chargement du bâtiment est composé en totalité d'objets admis à l'exception, la fixation de la hauteur du chargement sur le tillac est abandonnée sans limites aucunes de hauteur, à l'appréciation exclusive des expéditeurs (propriétaires des marchandises ou leurs commissionnaires), ainsi qu'aux assureurs ou experts (dits Fertigers).

b. Si au contraire le chargement du bâtiment n'est composé qu'en partie d'objets admis à l'exception, la décision si et jusqu'à quelle hauteur ces objets peuvent être chargés sur le tillac, dépendra, chaque fois, des autorités de police dans les ports d'embarquement ou des experts à ce commis.

Les unes ou les autres devront prendre consciencieusement en considération la nature des marchandises à charger, la construction du bâtiment et des parties du fleuve à parcourir, et en général tenir compte de toutes les circonstances qui peuvent influer sur la sûreté du transport.

Ils prendront cependant pour ligne de conduite, de ne permettre des chargements sur le tillac, qui dépasseraient *trois* pieds de hauteur pour les planches, et *quatre* pieds pour les autres objets compris dans les exceptions, que dans les cas où, d'après les circonstances existantes (lesquelles sont à indiquer dans le certificat à délivrer) il n'y aurait absolument aucun danger à redouter.

Les autorités et experts susdits sont tenus de tenir un journal de leur décisions et opérations, afin de mettre les inspecteurs du Rhin et l'inspecteur-en-chef à même de fournir a la Commission Centrale les moyens de maintenir partout l'uniformité dans la pratique des choses et de régler les conclusions à prendre ultérieurement dans cette matière.

(§ 2 *du Protocole* IX *de* 1843.)

4°. Dans les cas prévus sous 3, *a*, les expéditeurs, les assureurs et les commissionnaires, et dans ceux énoncés sous 3, *b*, les experts ou les autorités de police des ports sont tenus de délivrer aux bateliers un certificat, indiquant les objets à charger sur le tillac, la limite de hauteur de ce chargement, ainsi que les motifs de l'exception qui aurait été accordée. Ce certificat sera consigné sur le manifeste ou y sera annexé.

Le batelier est tenu, sous peine de contravention de police, d'exhiber ce certificat à tous employés de la police des ports et de la navigation du Rhin qui lui en feront la demande.

5°. Indépendamment de la peine de police mentionnée sous n°. 4, et dans le cas y prévu, toute contravention à un des prescrits ci-dessus,

concernant, soit les objets admis à être chargés sur le tillac, soit les conditions sous lesquelles ces sortes de chargements sont permis, soit la hauteur admissible de ces chargements, sera punie d'apres l'art. 64 de la Convention sur la navigation du Rhin, d'une amende de 100 a 300 francs.

En même temps, il sera, dans les cas donnés, interdit au batelier, par les employés respectifs de police des ports et de la perception des droits de navigation du Rhin, de continuer son voyage, jusqu'à ce que le chargement ait été rétabli dans l'état voulu par les prescrits ci-dessus, d'après la décision des experts ou de la police du port.

6°. Les dits employés sont tenus de veiller rigoureusement à l'exécution de ces prescrits, lesquels, en tant qu'ils ne sont pas déjà en vigueur, seront mis à exécution à dater du 1er Janvier 1844.

Protocole N°. XII, *du* 1er *Septembre* 1843.

CONCLUSION.

Quant à l'insertion du signalement dans la patente, on est tombé d'accord sur les principes résumés dans la pièce ci-jointe, avec l'observation, que les principes y énoncés devront servir de point de départ aux mesures spéciales d'exécution et de contrôle, à prendre par chaque gouvernement riverain, d'après les éventualités et les besoins de chaque Etat.

Néanmoins il serait à désirer que le 1er Janvier 1844 pût être admis comme terme d'exécution uniforme, de manière que le délai de 6 mois serait écoulé au 1er Juillet de la même année.

Annexe *du Protocole n°. XII de la session de* 1843.

Principes réglementaires, à l'effet de prévenir sur le Rhin les abus avec les patentes des bateliers.

1°. Chaque patente pour l'exercice de la navigation sur le Rhin devra être immédiatement munie du signalement du titulaire, ainsi que de la signature de ce dernier, avec tous ses prénoms et noms de famille.

2°. Les bateliers déjà patentés auront à se pourvoir, dans le délai de 6 mois, à dater de la publication des présentes dispositions, auprès de leurs autorités respectives, pour faire régulariser leurs patentes d'après les prescrits de l'art. 1.

3°. Dans les cas donnés, par exemple, si à cause de l'âge avancé le signalement inscrit n'est plus applicable au titulaire, il sera rectifié au moyen d'observations officielles consignées sur les patentes.

4°. Tout batelier qui fait usage de la patente délivrée à un autre batelier, ou qui prête sa patente à autrui, ou enfin qui ne sera pas mis en règle dans le délai et pour le but indiqués sous n°. 2, sera puni d'après les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat.

Si dans l'emploi abusif des patentes il y a eu intention de dol ou de fraude, le batelier pourra, selon les circonstances et indépendamment de la peine encourue, être en outre privé de sa patente pour un temps déterminé, ou pour toujours.

1844. 27/30 Août.

Protocole de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, en date du 27 et 30 Août, contenant les articles XVI et XVII supplémentaires à la Convention de Mayence du 31 Mars 1831.

[*V. ces articles supplémentaires au* n°. **215**. *Arrêté Royal du* 1 *Novembre* 1845.]

1844. 17 Sept.

Protocole n°. XIX de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, en date du 17 Septembre 1844, contenant le XVIIIe article supplémentaire à la Convention de Mayence du 31 Mars 1831.

[*V. cet article supplémentaire au n°.* **219**. *Arrêté Royal du* 28 *Juin* 1846.]

1844. 7 Nov.

N°. 205. *Convention entre les Pays-Bas et la France, concernant l'extradition réciproque d'accusés et de malfaiteurs; signée le 7 Novembre 1844.*

(Journal Officiel 1845, n°. 3.)

S. M. le Roi des Pays-Bas et S. M. le Roi des Français, ayant jugé utile de régler par une convention l'extradition réciproque des accusés et des malfaiteurs, réfugiés de l'un des deux Etats dans l'autre, ont à cet effet muni de leur autorisation, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur James Albert Henri de la Sarraz, Chevalier, etc., Lieutenant-Général, Son aide-de-camp et Ministre des Affaires Etrangères, et

S. M. le Roi des Français, le baron de Bois le Comte, Grand-Officier, etc., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire à la cour de la Haye;

lesquels sont convenus des articles suivants:

Art. 1er. Les gouvernements Néerlandais et Français s'engagent par la présente convention, à se livrer réciproquement, à l'exception de leurs nationaux, les individus juridiquement accusés ou condamnés pour l'un des crimes ou délits ci-après énumérés, savoir:

1°. Assassinat, empoisonnement, parricide, infanticide, meurtre, viol;

2°. Incendie;

3°. Faux en écriture authentique ou de commerce et en écriture privée, y compris la contrefaçon des billets de banque et effets publics, mais non compris les faux certificats, faux passeports et autres faux qui, d'après le Code Pénal, ne sont point punis de peines afflictives et infamantes;

4°. Fabrication et émission de fausse monnaie;

5°. Faux témoignage;

6°. Vol, lorsqu'il a été accompagné de circonstances qui lui impriment le caractère de crime;

7°. Soustraction commise par les dépositaires publics, mais seulement dans le cas où elle est punie de peine afflictive et infamante;

8°. Banqueroute frauduleuse.

Art. 2. L'extradition n'aura pas lieu lorsque la demande en sera motivée sur le même crime ou délit pour lequel l'individu réclamé aura été ou sera encore poursuivi dans le pays où il s'est réfugié.

Si l'individu réclamé est poursuivi ou se trouve détenu pour un crime ou délit commis dans le pays où il s'est réfugié, son extradition sera différée jusqu'à ce qu'il ait subi sa peine.

Art. 3. Il est expressément stipulé que l'étranger dont l'extradition aura été accordée, ne pourra, dans aucun cas, être poursuivi ou puni pour un délit politique antérieur à l'extradition, ou pour aucun fait connexe à un semblable délit, ni pour aucun des crimes ou délits qui ne sont pas dénommés dans la présente convention.

Art. 4. L'extradition ne pourra avoir lieu, si, depuis les faits imputés, les poursuites ou la condamnation, la prescription de l'action ou de la peine est acquise d'après les lois du pays dans lequel se trouve l'étranger prévenu ou condamné.

Art. 5. L'extradition sera demandée par la voie diplomatique, et ne sera accordée que sur la production d'un arrêt de condamnation ou de renvoi à l'audience publique d'une cour, ou de mise en accusation, délivré en original ou en expédition authentique par les tribunaux compétents, dans les formes prescrites par la législation du gouvernement qui fait la demande.

Art. 6. Les gouvernements respectifs renoncent à réclamer la restitution des frais d'entretien, de transport et autres, qui résulteront de l'extradition d'accusés ou de condamnés, et ils consentent réciproquement à prendre ces frais à leur charge.

Art. 7. Lorsque, dans la poursuite d'affaires pénales, un des gouvernements jugera nécessaire l'audition de témoins domiciliés dans l'autre Etat, une commission rogatoire sera envoyée à cet effet par la voie diplomatique, et il y sera donné suite en observant les lois du pays où les témoins seront invités à comparaître. Les gouvernements respectifs renoncent de part et d'autre à former aucune réclamation par suite des frais qui en résulteront.

Art. 8. Si la comparution personnelle d'un témoin est nécessaire ou désirée, son gouvernement l'engagera à se rendre à l'invitation qui lui sera faite, et, en cas de consentement, il lui sera accordé des frais de voyage et de séjour, d'après les tarifs et règlements qui sont en vigueur dans le pays où l'audition devra avoir lieu.

Art. 9. Lorsque, dans une cause pénale, la communication de pièces qui se trouveraient entre les mains des autorités de l'autre pays, sera jugée utile ou nécessaire, la demande en sera faite de la manière indiquée à l'article 5, et l'on y donnera suite, s'il n'existe pas de considérations spéciales qui s'y opposent, et sous l'obligation de renvoyer les pièces.

Le principe posé à l'article 6 est également applicable aux frais résultant de l'envoi et de la restitution des pièces.

Art. 10. La présente convention ne deviendra exécutoire que vingt jours après son insertion, aux Pays-Bas dans le *Journal Officiel*, et en France dans le *Bulletin des Lois.*

Art. 11. La présente convention continuera à être en vigueur jusqu'à déclaration contraire de la part de l'un des deux gouvernements; elle sera ratifiée et les ratifications en seront échangées dans le délai de trois semaines, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à la Haye, le 7 Novembre 1844.

(*L. S.*) DE LA SARRAZ. (*L. S.*) *le Baron* DE BOIS LE COMTE.

(*Ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas et par S. M. le Roi des Français le* **21** *Novembre* **1844.**)

1845. 18 Févr.

N°. 206. *Arrêté Royal du* 18 *Février* 1845, *par lequel il est interdit aux Consuls Etrangers d'être membres d'une Chambre de Commerce et de Fabriques.*

(*Traduction.*)

NOUS, GUILLAUME II, ETC., ETC., ETC.

Vu la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur du 15 de ce mois, tendant:

1°. à ce qu'à l'avenir personne ne soit admis comme Agent Consulaire d'une Puissance étrangère, s'il est membre d'une Chambre de Commerce et de Fabriques, à moins qu'il ne se démette de cette dernière fonction;

2°. à ce que les Agents Consulaires de Puissances Etrangères, actuellement membres d'une Chambre de Commerce et de Fabriques, soient remplacés, à l'expiration du temps pour lequel ils sont nommés à ces fonctions, ou en cas de démission ou de décès, par d'autres négociants ou fabricants qui n'occupent point la charge d'Agent Consulaire:

Avons trouvé bon et entendu de statuer conformément à cette proposition.

Notre Ministre précité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

La Haye, le 18 Février 1845.

GUILLAUME.

Le Ministre de l'Intérieur,
SCHIMMELPENNINCK VAN DER OYE.

1845. 18 Mars.

N°. 207. *Loi du* 18 *Mars* 1845 *portant modification du droit de transit, du droit fixe et du droit de navigation, perçus en vertu de la Convention de Mayence du* 31 *Mars* 1831.

(*Traduction.*)

NOUS, GUILLAUME II, ETC., ETC., ETC.

A tous ceux qui les présentes verront, salut, savoir faisons:

Considérant que l'intérêt du commerce rend désirable une modification des droits de transit, ainsi que du droit fixe et du droit de navigation;

Voulant, en attendant que les délibérations actuellement pendantes sur le tarif général des droits d'entrée, de sortie et de transit soient termi-

nées, faire jouir les intéressés aussi tôt que possible des avantages qui pourront en résulter;

A ces causes, Notre Conseil d'Etat entendu, et de commun accord avec les Etats-Généraux,

Avons statué et statuons:

Art. 1. Dans l'intérêt du commerce il Nous est réservé la faculté de de diminuer temporairement, de supprimer ou de rembourser les droits de transit, ainsi que le droit fixe et le droit de navigation, perçus en vertu de la Convention du 31 Mars 1831.

Art. 2. La présente loi, et les dispositions qui en seront la conséquence, resteront en vigueur jusqu'au 31 Décembre 1845, à moins qu'elles ne soient remplacées avant ce terme par d'autres dispositions législatives.

Art. 3. La présente loi sera exécutoire à partir du jour qui suivra son insertion au *Journal Officiel.*

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à la Haye, le 18 Mars 1845.

GUILLAUME.

Par le Roi,

Le Directeur du Cabinet,

A. G. A. van Rappard.

N°. 208. *Arrêté Royal du* 19 *Mars* 1845, *concernant l'exécution de la Loi du* 18 *Mars* 1845 *relativement au commerce rhénan de la Bavière.*

1845. 19 Mars.

(*Traduction.*)

Nous, Guillaume II, etc., etc., etc.

Vu le rapport de Notre Ministre des Finances etc.;

Vu le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères etc.;

Vu la Loi du 18 de ce mois;

Considérant que le Gouvernement de S. M. le Roi de Bavière a, provisoirement et jusqu'à révocation, promis pour la distance entre Mannheim et Neubourg le remboursement des droits de navigation pour toutes marchandises chargées ou déchargées dans ses ports rhénans;

Considérant en outre que les marchandises venant des ports rhénans Bavarois et importées dans ce Royaume jouissent déja d'une entière franchise, et que celles qui, venant de ports rhénans Néerlandais, se transportent en amont, sont affranchies de la moitié des droits de navigation;

Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1. Dès que le Gouvernement Bavarois accordera le remboursement des droits de navigation qu'il a promis, et tant qu'il accordera ce remboursement, les marchandises, expédiées directement de la Néerlande pour des ports rhénans Bavarois, jouiront de la franchise de cette partie du droit de navigation qui, conformément au Tarif C de la Convention du

31 Mars 1831, relative à la navigation du Rhin, est encore perçu aux bureaux des Pays-Bas pour la navigation du Rhin.

Art. 2. Afin d'obtenir cette franchise les patrons ou conducteurs seront obligés de présenter au premier bureau de droits de navigation Néerlandais, où ils arriveront en remontant le fleuve, leurs manifestes ou autres lettres de charge, afin de constater leur destination. Ils devront en outre fournir une caution suffisante, au gré du receveur, pour le montant des droits de navigation, qui seraient dus sans la présente franchise, jusqu'à ce qu'ils aient prouvé par un certificat que les marchandises ont été transportées dans un port rhénan de la Bavière sans rompre charge et sur le même bâtiment (à moins qu'à cause des basses eaux on n'ait été obligé d'alléger le bâtiment.)

Le certificat susdit devra être délivré au port de destination par une autorité compétente.

Art. 3. Le commerce de tout Etat riverain du Rhin, qui accorde en faveur du commerce Néerlandais quelque franchise de droit de navigation au delà de ce qu'il est obligé d'accorder en vertu de conventions existantes, ou qui accorde la franchise des droits de transit, obtient de plein droit en Néerlande la franchise réciproque et proportionnelle du droit de navigation ou du droit fixe, perçus d'après le Tarif A, annexé à la Convention de Mayence du 31 Mars 1831 et les exceptions II et III de ce tarif, ainsi que du droit de transit, dans les cas où ce dernier droit est payé au lieu du droit fixe.

Nos Ministres des Affaires Etrangères et des Finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Journal Officiel.*

La Haye, le 19 Mars 1845.

GUILLAUME.

Le Ministre des Affaires Etrangères,
DE LA SARRAZ.

Le Ministre des Finances,
VAN HALL.

1845.
29 Mars.

N°. 209. *Arrêté Royal du* 29 *Mars* 1845, *concernant l'exécution de la Loi du* 18 *Mars* 1845, *relativement au commerce rhénan de la France.*

(*Traduction.*)

NOUS, GUILLAUME II, ETC., ETC., ETC.

Vu la Loi du 18 Mars dernier, ainsi que l'art. 3 de Notre Arrêté du 19 Mars dernier;

Vu le rapport de Nos Ministres des Finances et des Affaires Etrangères;

Prenant en considération que le Gouvernement de S. M. le Roi des Français accorde la franchise des droits de navigation pour la distance comprise entre les frontières de la France et de la Bavière et le grand pont

du Rhin à Strasbourg, ainsi que la franchise du droit de transit, aux marchandises qui, venant de la Néerlande, transitent par le territoire Français;

Considérant également que les marchandises importées de la France dans la Néerlande par le Rhin, jouissent déjà de la franchise de la totalité du droit de navigation, et que celles qui de la Néerlande sont transportées en amont sont affranchies de la moitié dudit droit;

Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1. Tant que le Gouvernement Français accordera la franchise ci-dessus énoncée des droits de navigation et de transit, les marchandises expédiées, par le Rhin, de la Néerlande pour des ports Français, ou bien celles qui sont importées, par le Rhin, de ports Français dans des ports Néerlandais, jouiront de la franchise:

a. de la moitié des droits de navigation qui, d'après le tarif C de la Convention relative à la navigation du Rhin, du 31 Mars 1831, est encore perçue, à la remonte du fleuve, aux bureaux de navigation Néerlandais.

b. du droit fixe, perçu d'après le tarif A de ladite Convention et les exceptions II et III de ce tarif, ou du droit de transit, qui se perçoit au lieu du droit fixe, tant en remontant qu'en descendant le fleuve.

Art. 2. Afin de pouvoir obtenir ces franchises, les patrons ou conducteurs seront obligés, *en remontant le fleuve*, de présenter au premier bureau de droits de navigation Néerlandais, où ils arriveront, leurs manifestes ou autres lettres de charge afin de constater leur destination. Ils devront, en outre, fournir une caution suffisante, au gré du receveur, pour le montant des droits de navigation et du droit fixe qui seraient dus sans les présentes franchises; jusqu'à ce qu'ils aient prouvé que les marchandises ont été importées dans un port Français sur le même bâtiment et sans rompre charge (sauf le cas où, à cause des basses eaux on aura été obligé d'alléger le bâtiment.)

Cependant, lorsque le chargement aura été effectué à Amsterdam, Rotterdam ou Dordrecht, la caution, quant à ce qui concerne le droit fixe ou le droit de transit, pourra être fournie au bureau des receveurs du droit fixe dans ces ports.

En descendant le fleuve on exigera seulement un certificat constatant que les marchandises ont été transportées, d'un port Français, dans la Néerlande, sur le même bâtiment, sans rompre charge, à moins qu'à cause des basses eaux on n'ait été obligé d'alléger le bâtiment.

Les certificats mentionnés dans cet article devront être délivrés par une autorité compétente, et, dans les lieux où réside un Consul Néerlandais, par ce fonctionnaire.

Nos Ministres des Affaires Etrangères et des Finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Journal Officiel.*

La Haye, le 29 Mars 1845.

GUILLAUME.

Le Ministre des Affaires Etrangères,
De la Sarraz.

Le Ministre des Finances,
Van Hall.

1845.
12 Avril.

N°. 210. *Arrêté Royal du 12 Avril 1845, concernant l'exécution de la Loi du 18 Mars 1845, relativement au commerce rhénan du Grand-Duché de Bade.*

(*Traduction.*)

Nous, Guillaume II, etc., etc., etc.

Vu le rapport de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Affaires Etrangères, etc.

Vu la Loi du 18 Mars dernier, ainsi que l'article 3 de Notre arrêté du 19 Mars dernier;

Considérant que le Gouvernement du Grand-Duché de Bade a promis le remboursement des droits de navigation pour la distance entre Mannheim et Neubourg en faveur de toutes les marchandises chargées et déchargées à Mannheim, lequel remboursement sera effectué à l'époque ou le Gouvernement Bavarois mettra en exécution sa promesse de rembourser ces mêmes droits;

Considérant également que les marchandises importées des ports rhénans de Bade dans la Néerlande jouissent déjà de la franchise de la totalité du droit de navigation, et que celles qui, venant des ports rhénans Néerlandais, sont transportées en amont du Rhin, jouissent en Néerlande de la franchise de la moitié du droit de navigation;

Avons arrêté et arrêtons:

Article unique. Dès que le Gouvernement Badois accordera le remboursement des droits de navigation qu'il a promis, et tant qu'il l'accordera, les marchandises transportées directement de la Néerlande à Mannheim jouiront des mêmes avantages que l'article 1 de Notre arrêté du 19 Mars dernier assure aux marchandises destinées à des ports rhénans Bavarois. Les dispositions de l'article 2 dudit arrêté, relatives aux conditions requises pour obtenir cette franchise, seront également applicables à ces marchandises.

Nos Ministres des Affaires Etrangères et des Finances sont chargés de l'exécution de cet arrêté, qui sera inséré au *Journal Officiel.*

La Haye, le 12 Avril 1845.

GUILLAUME.

Le Ministre des Affaires Etrangères,
De la Sarraz.

Le Ministre des Finances,
Van Hall.

1845.
24 Mai.

N°. 211. *Convention, conclue à la Haye le 24 Mai 1845, réglant les relations des administrations de l'enregistrement des Pays-Bas et de la Belgique.*

(Garcia de la Vega, I. 421.)

Art. 1. Il y aura, entre les receveurs de l'enregistrement et des domaines, échange de tous les documents et renseignements pouvant aider à la

perception complète et régulière des droits établis par les lois qui régissent les deux pays, ou se rattachant à des intérêts domaniaux leur afférant réciproquement.

Art. 2. On renverra notamment: 1°. les copies des enregistrements des actes de vente, de promesses de vente valant vente, de donations, d'acceptations de donations, de licitations, de partages, de liquidations, d'échanges, de transactions, de procurations à l'effet de vendre, de baux et quittances de loyer d'immeubles, et généralement de tous contrats translatifs, déclaratifs ou attributifs de propriété, d'usufruit ou de jouissance de biens immeubles situés, en tout ou en partie, dans l'étendue du royaume étranger à celui où le contrat a été reçu ou enregistré.

2°. Tous actes judiciaires ou extra-judiciaires contenant des cessions, rétrocessions ou résolutions de transmissions d'immeubles, à titre onéreux ou gratuit, ou pouvant mettre sur la trace des mutations, verbales ou sous seings-privés, d'immeubles placés dans les mêmes conditions de situation.

3°. Les contrats de mariage lorsque les époux ou l'un d'eux est né ou domicilié dans un royaume étranger à celui où le contrat a été reçu ou enregistré, ou lorsque les biens donnés ou constitués se trouvent dans ce cas, soit en tout, soit en partie.

Les testaments enregistrés et ceux non enregistrés, ceux-ci relevés d'après les répertoires, lorsque l'acte a été enregistré ou passé dans l'un des deux royaumes, et que le testateur habite l'autre royaume, ou qu'il dispose de biens offrant cette différence de situation; enfin toute disposition éventuelle ou tout acte soumis à l'événement du décès, qui, passé ou enregistré dans un royaume, aurait pour objet des propriétés immobilières situées dans l'autre.

4°. Les extraits des déclarations de succession d'habitants d'un des deux royaumes, en ce qui concerne les biens immeubles situés dans l'étendue de l'autre.

Les extraits de déclarations de mutations par décès, passées dans un royaume, lorsque le défunt se trouvait habitant de l'autre ou était réputé tel pour l'application de la loi du 27 Décembre 1817.

5°. Les extraits des notices de décès ou d'autres actes et déclarations indicatifs du même événement, lorsque le défunt est mort dans un royaume où que son décès y aura été constaté, bien que survenu aux colonies ou à l'étranger, et qu'il avait son domicile dans l'autre, ou lorsque, bien que domicilié dans le pays où il est décédé, il sera reconnu ou réputé avoir possédé à l'époque de son décès des propriétés mobilières ou immobilières dans l'étendue de l'autre pays.

Les procurations à l'effet de recueillir des successions ouvertes dans le pays différent de celui où les actes ont été enregistrés.

6°. Les extraits des inventaires faits après décès dans un royaume, lorsque les actes indiqueront ou analyseront des titres de propriétés mobilières ou immobilières possédées par le défunt dans l'étendue de l'autre royaume.

7°. Les ventes publiques de meubles, d'arbres et récoltes après décès, lorsque ces ventes sont faites hors du royaume de la situation des biens.

8°. Les actes constitutifs de rentes et créances, lorsqu'elles sont payables ou que le créancier habite hors du royaume de la passation des actes, et ceux emportant reconnaissance ou réalisation d'ouverture de crédit, passés hors du royaume du domicile des parties.

Les remboursements de rentes ou créances se rattachant à des successions ouvertes respectivement dans les deux pays.

9°. Les inscriptions hypothécaires prises au profit d'étrangers au pays où la formalité est requise, mais domiciliés dans l'autre, les radiations ou réductions des inscriptions susdites et les subrogations y relatives.

Outre les renseignements ordinaires, les extraits d'inscriptions indiqueront la créance en capital, et en cas de constitution de rente, si elle est perpétuelle ou viagère.

Les extraits des radiations et subrogations feront connaître la date et la nature des actes; si elles sont opérées en vertu d'un jugement, il en sera fait mention.

10°. Les réunions d'usufruit à la nue propriété dans les cas prévus par les articles 5 et 20 de la loi du 27 Décembre 1817, lorsque la succession s'est ouverte dans un pays et que l'extinction de l'usufruit a été déclarée ou constatée dans l'autre.

Art. 3. Pendant le quatrième trimestre de 1845, seront réciproquement transmis, du côté de la Belgique, les extraits du sommier de la contribution foncière, et, du côté des Pays-Bas, les extraits des registres du cadastre renfermant l'indication de la nature, consistance, situation et valeur en revenu cadastral des propriétés appartenant à des habitants du pays voisin ou réputés tels par leur domicile.

A la fin de chacune des années suivantes, il sera également fourni des relevés de mutations relatives aux propriétés désignées à l'article précédent, ainsi que de celles résultant d'acquisitions faites par les mêmes propriétaires ou par d'autres habitants du pays voisin.

Ces extraits et relevés, expédiés avec les renvois, seront consignés sur un sommier *ad hoc*, dans le bureau dont dépend le lieu du domicile des propriétaires.

Lorsqu'un des propriétaires sera décédé, le receveur fera autant d'extraits de la notice de décès qu'il y aura de bureaux de situation des biens.

Ces extraits, en marge desquels il sera fait mention sommaire de la consistance et situation des propriétés, seront compris parmi les renvois à faire.

Art. 4. Si des copies d'actes et titres sont réclamées, elles seront faites et certifiées sans frais par les préposés du lieu où les contrats se trouvent déposés.

Lorsqu'il sera nécessaire de faire délivrer par les notaires, greffiers ou autres officiers publics et ministériels dépositaires, des copies d'actes ou extraits de registres, les frais d'expéditions à payer par les préposés requérants seront ceux ordinaires établis par les lois ou les règlements du pays où se fera la délivrance.

Art. 5. Tous les renvois, extraits ou copies, ainsi que la correspondance, seront adressés, dans les formes établies, par les préposés des deux royaumes aux directeurs de leurs provinces et arrondissements respectifs, qui les feront parvenir à l'administration centrale à la Haye et à Bruxelles.

Les lettres et paquets que les deux administrations s'adresseront réciproquement, et dont le poids ne pourra, dans aucun cas, excéder cinq kilogrammes, jouiront de la franchise du port, pourvu qu'ils soient sous bandes croisées, revêtues du cachet de l'une des deux administrations centrales, avec la suscription: *Service public. Exécution de la Convention du 24 Mai 1845.*

Art. 6. Les renvois spécifiés à l'art. 2 seront transmis chaque trimestre.

La première transmission aura lieu au mois de Novembre 1845, pour le trimestre de Juillet de la même année; elle comprendra, en outre, tous les renvois qui n'auraient pas été faits depuis le 1er Juillet 1830.

Néanmoins, les renvois des inscriptions hypothécaires se borneront:

a. A celles prises en Belgique depuis la loi du 12 Août 1842 sur le renouvellement des anciennes inscriptions;

b. A celles prises dans les Pays-Bas depuis l'introduction du nouveau régime hypothécaire dans ce pays.

Art. 7. La correspondance relative à la partie des domaines dans les provinces belges de Limbourg, d'Anvers et de la Flandre Orientale d'une part, et dans celles de la Zélande, du Brabant-Néerlandais et du Duché de Limbourg d'autre part, pourra être faite entre les directeurs des provinces limitrophes, pourvu que les lettres et paquets ne soient pas d'un poids supérieur à celui fixé par l'art. 5, et se trouvent sous bandes croisées, revêtues de la signature du directeur avec la suscription mentionnée au dit article.

Art. 8. Dans les cas d'urgence, il sera loisible aux receveurs et autres préposés des deux royaumes, de correspondre directement entr'eux, sauf par l'employé Néerlandais ou Belge à affranchir sa lettre et à se faire rembourser par son administration, tant du prix de son affranchissement que du port de la réponse.

Art. 9. La répartition des renvois et extraits reçus par chaque administration, et les mesures d'exécution qui en sont la conséquence, seront réglées au moyen d'instructions spéciales.

Art. 10. Sont rapportés les articles 7 et 8 de la convention exclusivement applicable au Limbourg, arrêtée à Maestricht, le 12 Octobre 1839.

Art. 11. La présente convention pourra, d'un commun accord, recevoir les additions et les modifications dont l'utilité se serait manifestée.

Art. 12. La présente convention n'aura un caractère définitif et ne sera exécutoire qu'après l'approbation des deux Gouvernements respectifs.

N°. 212. *Déclaration conc. le renouvellement de la convention avec le Hanovre, relative à l'entretien du phare de Borkum et au balisage de l'Ems, en date du 8 Juillet* 1845.

1845. 8 Juill.

(Archives du Ministère des Affaires Etrangères).

Het Kon. Hanoversch Gouvernement, de verpligting op zich genomen hebbende om op nieuw, gedurende een tijdvak van 10 jaren, hetwelk zal gerekend worden te zijn ingegaan den 1 Julij 1844 en alzoo te loopen tot den 1 Julij 1854, de op het eiland Borkum opgerigte vuurbaak te onderhouden en behoorlijk te doen branden, mitsgaders om den Eemsstroom en de daarbij behoorende Wadden naar vereischte te betonnen en te bebaken, zonder de schepen van het Koningrijk der Nederlanden, om het even of zij genoemde rivier in- of uitvaren, daarvoor met eenigerhande belasting te bezwaren;

Zoo verbindt zich daarentegen het Kon. Nederlandsch Gouvernement om aan de tolkas te Embden, of aan eene andere door de Kon. Hanoversche Regering aan te wijzen, in de stad Embden aanwezige openbare

kas, gedurende de boven vermelde tien jaren, jaarlijks de som van zeven duizend Caroli-guldens te betalen, en alle Hanoversche schepen, welke naar of van de havens van het Koningrijk der Nederlanden varen, van de aldaar verordende stuiverbelasting per last, zoo als zulks ook tot hiertoe gebruikelijk is geweest, na als voor bevrijd te laten.

Gelijktijdig is bepaald geworden, dat na afloop der voormelde tien jaren, en alzoo met den 1sten Julij 1854, de wederzijdsche Regeringen in derzelver vroeger regt weder terugkeeren, en de verpligtingen, die men van beide zijden heeft op zich genomen, zullen worden aangezien als vervallen.

Ter oorkonde waarvan door den ondergeteekende, Minister van Buitenlandsche Zaken van Z. M. den Koning der Nederlanden, de tegenwoordige verklaring is opgemaakt en met het zegel van zijn Departement voorzien.

Gegeven in 's Gravenhage, den 8 Julij 1845.

(*L. S.*) *De Minister van Buitenlandsche Zaken van Z. M. den Koning der Nederlanden*,

DE LA SARRAZ.

1845. 12 Juillet.

N°. 213. *Convention entre les Pays-Bas et la Belgique, concernant l'établissement d'un canal latéral à la Meuse, entre les villes de Liége et Maestricht, conclue le* 12 *Juillet* 1845.

(Journal Officiel 1845, n°. 49.)

S. M. le Roi des Pays-Bas et S. M. le Roi des Belges, ayant jugé utile de régler par une convention l'établissement d'un canal latéral à la Meuse, entre les villes de Liége et Maestricht, ont dûment autorisé à cet effet, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas le sieur James Albert Henri de la Sarraz, chevalier etc. Lieutenant-Général, Son aide de camp et Ministre des Affaires Etrangères; et

S. M. le Roi des Belges le sieur Albert Florent Joseph Baron Prisse, chevalier etc. Général-Major, Son aide de camp et Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près S. M. le Roi des Pays-Bas;

Lesquels sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Un canal latéral à la Meuse sera établi de Liége à Maestricht.

Art. 2. Ce canal, destiné à servir de prolongement au canal du Zuid-Willemsvaart, sera construit sur la rive gauche de la Meuse, d'après les données générales du projet dressé en 1828, par monsieur l'ingénieur en chef du Waterstaat Goudriaan; il traversera les fortifications de Maestricht.

Les Gouvernements Néerlandais et Belge nommeront une commission mixte, chargée de régler ultérieurement tout ce qui se rapporte à l'établissement du dit canal.

Art. 3. Les travaux à établir sur le territoire du Duché de Limbourg seront exécutés aux frais du gouvernement Belge, par le gouvernement des

Pays-Bas, d'après les plans d'exécution approuvés par les deux gouvernements.

Le gouvernement Belge payera annuellement à celui des Pays-Bas, pour l'entretien et la manoeuvre des travaux dont il vient d'être fait mention, une somme à fixer ultérieurement et de commun accord.

Art. 4. L'usage de la partie du canal à établir sur le territoire du Duché de Limbourg ne sera soumis à aucun droit ni péage.

Art. 5. Les navires et leurs cargaisons, venant du nouveau canal, qui continueront leur route par la Meuse Néerlandaise ou par le Zuid-Willemsvaart, jouiront sur la Meuse de tous les avantages accordés par le règlement du 20 Mai 1843, et sur le Zuid-Willemsvaart de tous les avantages accordés par la convention du 6 Novembre 1839 et le traité du 5 Novembre 1842.

Il en sera de même des navires et de leurs cargaisons, qui, venant de la Meuse Néerlandaise ou du Zuid-Willemsvaart, continueront leur route par le nouveau canal.

Réciproquement, les navires et leurs cargaisons, soit qu'il viennent des Pays-Bas, ou qu'ils s'y rendent, qui feront usage du nouveau canal, au lieu de suivre le cours de la Meuse, jouiront sur la Meuse Belge de tous les avantages accordés à la navigation de la Meuse par le règlement du 20 Mai 1843.

En général, le transit sur le nouveau canal sera permis aux mêmes conditions auxquelles il se fait par la Meuse, en vertu du règlement susdit et des dispositions additionnelles, arrêtées le 7 Août 1843; de manière que le transit, avec faculté de se servir de l'entrepôt de Liége, tel qu'il a été stipulé audit règlement, sera également accordé à toutes les marchandises appartenant à la navigation de la Meuse qui, soit qu'elles viennent des Pays-Bas, soit qu'elles s'y rendent, passeront sur le dit canal.

Les formalités pour le commerce de transit et pour la navigation ne seront autres ni plus onéreuses que celles établies sur la Meuse.

Les navires Néerlandais seront assimilés, sur le nouveau canal, aux navires Belges, sous le rapport des droits de navigation, d'écluses, de manoeuvre de pont, de halage, de quais et autres de l'espèce, ainsi que cette assimilation a lieu sur la Meuse.

Ces droits seront les mêmes, tant dans la direction de Liége à Maestricht, que dans la direction de Maestricht à Liége. Ils seront perçus au même taux pour toutes espèces de marchandises, sans aucune distinction, soit de nature, soit d'origine ou de destination.

Art. 6. La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées dans le délai de quatre semaines, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à la Haye, le 12 Juillet 1845.

(*L. S.*) DE LA SARRAZ. (*L. S.*) PRISSE.

(*Cette convention a été ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas le* 20 *Juillet et par S. M. le Roi des Belges le* 24 *Juillet* 1845, *et l'échange des ratifications s'est fait à la Haye le* 31 *du même mois.*)

1845.
22 Sept.

N°. 214. *Procès-verbal relatif à l'exécution de l'un des paragraphes de l'article 63 du traité, conclu entre les Pays-Bas et la Belgique le 5 Novembre 1842, en date du 22 Septembre 1845.*

(Archives du Ministère des Affaires Etrangères.)

Les soussignés le Lieutenant-Général James Albert Henri De la Sarraz, Ministre des Affaires Etrangères de S. M. le Roi des Pays-Bas, et le Chevalier Isidor Vermersch, Chargé d'Affaires, ad intérim, de S. M. le Roi des Belges près la Cour des Pays-Bas, respectivement autorisés, le premier par un arrêté de S. M. le Roi des Pays-Bas, en date du 13 Juin 1845, n°. 61, et le second par un arrêté de S. M. le Roi des Belges, du 27 Août 1845, à procéder à l'exécution d'un des paragraphes de l'article 63 du Traité du 5 Novembre 1842, ainsi conçu:

„Les rentes et capitaux mis à la disposition du Gouvernement „Néerlandais, conformément à ce qui précède, seront employés par „lui à la conversion ou au rachat et amortissement des dettes Néer-„landaises qui seront immédiatement annulées, ledit Gouvernement „s'engageant à représenter au Gouvernement Belge ou à Son Ministre „à la Haye, dans les six mois qui suivront cette annulation, les titres „des capitaux amortis."

s'étant réunis à cet effet à l'Hôtel du Département des Affaires Etrangères à la Haye le 22 Septembre 1845, et ayant reconnu que par suite d'une correspondance officielle entre la Mission de S. M. le Roi des Pays-Bas et le Ministre des Affaires Etrangères à Bruxelles (lettres de Mr. le Ministre d'Etat Rochussen du 25 Mars 1845, et de Mr. le Comte Goblet d'Alviella du 25 Avril suivant n°. 1343) les Gouvernements respectifs étaient tombés d'accord sur le mode d'exécution de la dite partie de l'article 63 du Traité du 5 Novembre 1842, en ce sens, qu'au lieu de représenter les titres des capitaux amortis, le Cabinet de la Haye produira, comme preuve d'annulation des titres des capitaux anéantis, les transscriptions des comptes de détenteurs particuliers sur ceux de la dette amortie, au moyen desquelles les quatre millions de rente ont été annulés;

Le premier soussigné a représenté au second neuf certificats de transfert au Grand Livre de la Dette Nationale des Pays-Bas, dont deux des inscriptions à 2½ pour cent, datées du 5 Décembre 1844, et sept autres des inscriptions à 5 pour cent, datées du 10 Septembre, deux du 1 Novembre, du 7 Décembre 1844 et du 31 Janvier, 1 Février et 24 Mai 1845, — montant ensemble à un capital de 83,210,600 florins des Pays-Bas, soit une rente annuelle de quatre millions de florins des Pays-Bas, de même qu'un relevé général des dites transcriptions ou preuves d'annulation de dette amortie; et le second soussigné ayant dûment examiné et vérifié ces pièces, dont copies vidimées se trouvent également annexées au présent Procès-verbal, a déclaré donner acte de décharge pleine et entière au Gouvernement des Pays-Bas, celui-ci ayant, moyennant l'exhibition précitée, rempli intégralement l'obligation stipulée par le paragraphe susmentionné de l'article 63 du Traité du 25 Novembre 1842, relativement à l'annulation de dettes Néerlandaises, converties ou rachetées et amorties par suite des rentes et capitaux mis à la disposition dudit Gouvernement par celui de Belgique.

En foi de quoi le Lieutenant-Général de la Sarraz et le chevalier Vermersch ont signé le présent procès-verbal en double expédition, et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à la Haye, le jour, mois et an que dessus.

De la Sarraz. (*L. S.*) Vermersch. (*L. S.*)

N°. 215. *Arrêté Royal du* 1 *Novembre* 1845 *portant confirmation des articles supplémentaires XVI et XVII de la Convention de Mayence du* 31 *Mars* 1831. 1845. 1 Nov.

(*Traduction.*)

Nous, Guillaume II, etc., etc., etc.

Vu le Protocole n°. XXI de la dernière session de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin à Mayence, mentionnant la ratification par les différents Etats riverains, de l'article supplémentaire XVI° de la Convention du 31 Mars 1831, portant le nouveau tarif des droits de navigation sur le Rhin, ainsi que celle du XVII° article supplémentaire de ladite convention, portant la nouvelle liste des articles passibles de droits de navigation diminués, ou exempts de ces droits;

Vu l'article 4° de la Convention sur la navigation du Rhin, du 31 Mars 1831, portant que le droit fixe est également susceptible d'augmentation ou de diminution, selon le résultat du mesurage ultérieur du Rhin, qui devait avoir lieu en conformité de l'article 18 de ladite Convention; par le résultat duquel mesurage il est maintenant constaté, que la Néerlande a droit, pour cette distance, à une augmentation de $\frac{4}{10}$ cents par quintal pour la remonte et de $\frac{1}{10}$ cents par quintal pour la descente;

Vu l'art. 2 de la loi du 19 Juin 1845 (*Journal Officiel* n°. 28.)

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Affaires Etrangères, du 15 et 31 Octobre dernier;

Avons arrêté et arrêtons;

Art. 1. Le nouveau tarif des droits de navigation sur le Rhin, tel qu'il est mentionné dans l'annexe au présent arrêté, est confirmé par Nous, pour entrer en vigueur à partir du 16 Octobre 1845;

Art. 2. Le droit fixe, tel qu'il est perçu aux bureaux Néerlandais, en vertu de l'article 4° de la Convention sur la navigation du Rhin du 31 Mars 1831, est augmenté de même dans la proportion établie à la fin dudit article 4°, et fixé à $13\frac{65}{100}$ cents pour la remonte et à $9\frac{1}{10}$ cents pour la descente, le tout par quintal de 50 livres des Pays-Bas.

Toutefois, le chiffre du droit fixe augmenté ou diminué, en vertu des exceptions I et II de la liste A, annexée à la Convention du 31 Mars 1831, ne subira aucun changement.

Art. 3. En attendant les arrangements ultérieurs au sujet des droits de navigation, la perception du droit fixe et du droit de navigation continuera à se faire aux bureaux Néerlandais d'après les tarifs actuellement exis-

tants, jusqu'à ce qu'il soit pris par Nous d'autres dispositions à cet égard. Les exemptions et diminutions des droits de navigation sur le Rhin, accordées en vertu de conventions existantes, seront maintenues.

Art. 4. La liste des articles qui à l'avenir ne seront assujettis qu'à $\frac{1}{4}$ ou à $\frac{1}{10}$ des droits de navigation sur le Rhin, ou qui sont affranchis de ces droits, est arrêtée, à partir du 16 Octobre 1845, conformément à l'article supplémentaire n°. XVII de la Convention du 31 Mars 1831, annexé au présent arrêté.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Journal Officiel.*

La Haye, le 1 Novembre 1845.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
VAN HALL.

XVI°. ARTICLE SUPPLÉMENTAIRE.

Le tarif provisoire l^a. C, mentionné aux articles 16, 18, 19 et suivants de la Convention du 31 Mars 1831, ainsi qu'aux articles supplémentaires à la dite convention, cessera d'être en vigueur à dater du 31me jour après l'échange et le dépôt aux archives de la Commission Centrale des actes de ratification du présent article supplémentaire, et il sera remplacé, à dater du dit jour, par le tarif définitif l^a. C ci-après, prescrit par l'article 18 de la convention susalléguée.

Litt. C. **Tarif des droits de navigation du Rhin.**

Pour tous les objets transportés sur le Rhin, à moins que par une exception formelle à la règle les droits n'aient été modérés, on payera par quintal:

	Pour la distance de	à	En descendant au bureau de	Cent.	Mill.	En remontant au bureau de	Cent.	Mill.
1	La frontière de Bade et de France. . .	Brisac. . . .	Brisac. . . .	12	01	Brisac. . . .	18	05
2	Brisac. . . .	Strasbourg . .	Brisac. . . .	15	17	Grand pont du Rhin près de Strasbourg. . .	22	81
3	Strasbourg. .	à la Lauter. .	Grand pont du Rhin près de Strasbourg. . .	14	49	Strasbourg. . .	21	79
	De la Lauter. .	Neubourg. . .	Neubourg. . .	—	47	Neubourg. . .	—	70
4	Neubourg. . .	Mannheim . .	Neubourg. . .	23	51	Mannheim. . .	35	36
5	Mannheim . .	Mayence. . .	Mannheim. . .	18	24	Mayence. . .	27	42
6	Mayence. . .	Caub. . . .	Mayence. . . .	10	—	Caub. . . .	15	03
7	Caub. . . .	Coblence. . .	Caub.	9	39	Coblence. . .	14	11
8	Coblence. . .	Andernach . .	Coblence. . .	4	46	Andernach. . .	6	70
9	Andernach. .	Linz. . . .	Andernach . .	3	51	Linz.	5	27
10	Linz. . . .	Cologne. . .	Linz.	12	05	Cologne. . . .	18	12
11	Cologne. . . .	Dusseldorf . .	Cologne. . . .	11	63	Dusseldorf. . .	17	49
12	Dusseldorf. . .	Ruhrort . . .	Dusseldorf. . .	7	52	Ruhrort. . . .	11	31
13	Ruhrort. . .	Wesel. . . .	Ruhrort. . . .	7	04	Wesel. . . .	10	59
14	Wesel. . . .	Les frontières entre les Pays-Bas et la Prusse près la Schenkenschans. . .	Wesel. . . .	10	74	Emmerich. . .	16	15
			En descendant le Leck, au bureau de:			En remontant le Leck, au bureau de:		
15	Lobith. . . .	Vreeswijk. . .	Lobith. . . .	13	51	Vreeswyk. . .	20	30
16	Vreeswyk. . .	Krimpen. . .	Vreeswyk. . .	5	73	Krimpen. . .	8	61
			En descendant le Waal, au bureau de:			En remontant le Waal, au bureau de:		
17	Lobith. . . .	Tiel. : . . .	Lobith. . . .	11	—	Tiel.	16	53
18	Tiel.	Gorcum. . .	Tiel.	8	24	Gorcum. . . .	12	28

XVIIe. Article supplémentaire.

Les exceptions au tarif la. C, mentionnées à l'article 23 de la Convention de 1831, de même que les articles supplémentaires n°s. III, V et VII, sont abrogés, et remplacés par les dispositions suivantes, à partir du 31e. jour après l'échange et le dépôt aux archives de la Commission Centrale à Mayence, des actes de ratification du présent article supplémentaire.

Exceptions.

A. Les articles suivants ne seront passibles que du payement du quart par quintal des droits respectifs fixés par le tarif des droits de navigation :

N°. 1. Cendres non lessivées.
2. Asbest, sans préparation.
3. Asphalt préparé.
4. Pierre de taille, à four, à meules, à carreler, pierres lithographiques, pierres à feu, pierres à aiguiser ou à repasser, fines ou communes, emballées ou non, marbres en blocs ou carreaux, non polis et non emballés.
5. Plombagine.
6. Lies d'eau de vie, de bière, de vin, marcs, fondrilles.
7. Pierre ponce.
8. Joncs et prêle.
9. Faines.
10. Écorces à tan, de saules et d'arbres en général, moulues ou non.
11. Farine de glands de chêne.
12. Fer en gueuses ou en masses, fer brut, fer vieux, bombes, boulets, grenades, canons (lorsque ces objets sont à envisager comme ferraille), de même acier en gueuses et acier en pains, sans autre fabrication.
13. Miroir d'âne (sélénite provenant de Mannheim).
14. Minerai de calmine.
15. Racine d'épine-vinette (curcuma).
16. Légumes secs de tous genres.
17. Blés et céréales de toutes espèces, y compris les blés verts et séchés (dits à potage), le maïs (blé ou froment de Turquie).
18. Cendres et regrets de métaux parfaits ou imparfaits.
19. Cornes (à l'exception des bouts de cornes) et sabots d'animaux, cornillons (partie inférieure et molle des cornes).
20. Chanvre et lin (non teillé et non emballé), étoupes.
21. Noix et châtaignes écalées.
22. Noir de fumée, noir minéral (Eisenschwärze).
23. Os entiers ou cassés, servant à la tabletterie.
24. Craie en blocs ou en poudre.
25. Charbons pulvérisés.
26. Mangeoires, bassins, auges, margelles en pierres de grès, marbre ouvré — non poli et non emballé.
27. Lessive concentrée ou alcali.
28. Chiffons.
29. Malt ou drêche.
30. Pierre sélénite, dite Mariënglas.
31. Farines et gruaux de toutes espèces.
32. Ecume de mer, brute.
33. Tourteaux et poudrette de graines oléagineuses.
34. Poix de toutes espèces, sans distinction entre la poix noire et la poix résine, entre la poix blanche et la poix jaune, de même résine de toutes espèces, et mastic minéral bitumineux.

35. Rubrique et sanguine.
36. Semences, baies et graines de toutes espèces, y compris les graines de moutarde, d'esparsettes et de persicaire, mais à l'exclusion des graines et baies de droguerie, de médecine et de fabriques, telles que anis, anis étoilé, fenouil, coriandre, cumin, barbotine, etc.
37. Sel de potasse.
38. Sel, savoir: de cuisine, d'alimentation pour le bétail, sel gemme.
39. Emeri en poudre et en pierre.
40. Goudron végétal et minéral.
41. Gaude et pastel.
42. Bismuth.
43. Amadou.

B. Du vingtième du droit.

N°. 1. Alun, terres ou roches.
2. Attirail d'artillerie et munitions pour le service militaire.
3. Asphalt en roches, bitume de Judée.
4. Bois à bruler de toutes espèces, fagots, branchages, copeaux et planures, charbons de bois.
5. Sang d'animaux.
6. Ciment.
7. Chicorée torréfiée.
8. Minerais de tous genres, à l'exception de ceux spécialement tarifés; de même la manganèse.
9. Bitume minéral.
10. Pieds et tendons d'animaux.
11. Tonneaux avinés, vides.
12. Pierres brulées de toutes espèces, tuiles, briques.
13. Houille et coak.
14. Plâtre, calciné.
15. Sel de verre.
16. Ratures et déchêts de cornes.
17. Chaux calcinée, chaux hydraulique.
18. Son.
19. Ardoises.
20. Retailles et rognures de peaux et cuirs.
21. Mottes à bruler.
22. Mortier de tuiles et briques broyées.
23. Coquillages, pulvérisés ou concassés.
24. Déchêts de papier.
25. Bois de saule pour cercles et pour les vanniers, écorcés ou non.
26. Roseaux d'Europe, à l'usage des badigeonneurs.
27. Betteraves desséchées.
28. Sciures de bois.
29. Sacs vides, en état d'usage.
30. Pierres de grès, dite d'Engers et de Bendorff.
31. Déchêts de sel.
32. Lessive de sel.
33. Eau salée, saumure.
34. Zostère marine, crins végétaux.
35. Retailles de soies de porc, pour les fabriques de sel ammoniac.
36. Baryte non emballé.

37. Lessive de savon.
38. Poterie de grès.
39. Poterie commune.
40. Tourbe et charbons de tourbe.
41. Pierres de tuf (moulues ou non), briques de tuf moulu, séchées à l'air.
42. Trass moulu.
43. Roches et terres vitrioliques.

C. Franchises.

N°. 1. Plants d'arbres et de vignes.
2. Balais de bouleau et de branchages.
3. Levures de bière.
4. Résidus des distillations.
5. Beurre, non emballé en tonnes ou pots.
6. Engrais et amendements de tous genres, tel que cendres lessivées, vidanges de fabriques, fumier, plâtre, plamée, sel d'engrais (lessive de salines), marnes etc.
7. Glands pour semailles et engrais.
8. Oeufs.
9. Terres ordinaires, telles que terres végétables, sables, gravier, terres grasses, poudre à sabler de couleur naturelle.
10. Terre (noire et jaune) à foulon, à poterie, d'argile, à porcelaine et sable de Frechem.
11. Fascines pour les digues, plants de saules.
12. Poissons vivants.
13. Ustensiles de flottage et de batellerie.
14. Herbes à pâture de tous genres, telle que herbes fourragères, trèfle, esparsette, foin etc.
15. Herbes et plantes potagères (exotiques ou indigènes, y compris les plantes tropiques pour serres chaudes), produits de jardins (frais), tels que fleurs, légumes etc., racines comestibles en général, p. e. pommes de terre, oignons, betteraves et chicorée vertes, etc.
16. Volaille.
17. Verre cassé, groisil.
18. Plâtre brut (moulu ou non).
19. Déchêts ou débris d'os, os pulvérisés ou farine d'os, os carbonisés, charbons d'os.
20. Garance en racines vertes.
21. Lait.
22. Mousse.
23. Fruits frais, noix en écales.
24. Roseaux.
25. Pierres à bâtir (brutes), pierres à paver, pierres de démolition, pierres à chaux (non calcinées), pavés et silex (bruts à l'usage des fabriques.)
26. Paille, balle de grains, chaume.
27. Scories et crasses de métaux.
28. Animaux vivants.
29. Raisins cassés (en cuves découvertes), marc raisins.
30. Fer de lavage.
31. Sable d'étain et d'argent, sables à moules.

D. Le droit de navigation sur les bois de charpente et de construction (1) se percevra au mêtre cube, savoir:

1. Le mêtre cube de bois de chène, orme, frêne, cérisier, poirier, pommier et de cornouillier payera:

a. en aval, autant que quatre quintaux de marchandises, conformément à la première colonne du tarif la. C de la Convention du Rhin (XVI[e] article supplémentaire.)

b. en amont, autant que deux quintaux et demi de marchandises, conformément à la seconde colonne du dit tarif.

2. Le mêtre cube de bois de pin, sapin, mélèze, hêtre, peuplier, érable et autres bois blancs ou bois résineux, payera de même:

a. en aval, autant que deux quintaux de marchandises, conformément à la première colonne du dit tarif C.

b. en amont, autant qu'un quintal et un quart de marchandises, conformément à la seconde colonne du dit tarif.

N°. 216. *Arrêté Royal du* 26 *Novembre* 1845, *modifiant celui du* 1er *Novembre* 1845, *relatif à la navigation du Rhin.*

1845.
26 Nov.

(*Traduction.*)

Nous, Guillaume II, etc., etc., etc.

Prenant en considération que le nouveau tarif des droits de navigation sur le Rhin, tel qu'il a été arrêté par le XVI[e] article supplémentaire à la Convention de Mayence du 31 Mars 1831, est déja mis à exécution par d'autres Etats riverains;

Revu Notre arrêté du 1er Novembre dernier;

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Affaires Etrangères, en date du 25 et 26 de ce mois;

Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1. L'article 3 de Notre arrêté du 1er Novembre dernier (*J. O.* n°. 60) est révoqué par les présentes.

Art. 2. Le tarif des droits de navigation sur le Rhin, et celui du droit fixe, sont confirmés conformément aux dispositions des articles 1 et 2 de l'arrêté précité.

La perception de ces droits d'après le nouveau tarif commencera à partir de la date du présent arrêté.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Journal Officiel.*

La Haye, le 26 Novembre 1845.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
Van Hall.

---

(1) Y compris les mâts, les bois de fusil simplement dégrossis à la scie, les bois de construction équarris ou façonnés.

1845.
26 Nov.

Articles additionnels aux divers arrangements arrêtés entre les Pays-Bas et la France pour le service des postes; signés à la Haye, le 26 Novembre 1845.

1846.
17 Janv.

No. 217. *Arrêté Royal du 17 Janvier 1846, établissant un Règlement pour les Consuls des Pays-Bas, dans les villes non considérées comme ports de mer.*

Nous, Guillaume II, etc., etc., etc.

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères;
Avons décrété et décrétons d'établir le Règlement suivant:

Règlement *pour Nos Consuls dans les villes non considérées comme ports de mer.*

Art. 1. Nos Agents Commerciaux dans les villes susmentionnées auront le titre de Consul. Ils seront placés sous la direction de Notre Légation ou Consulat-Général, dans le pays de leur domicile.

Art. 2. La commission à délivrer aux Consuls n'étant valable que par l'exéquatur du Gouvernement du pays dans lequel ils résident, cet acte d'admission devra dès-lors être demandé sans perte de temps. Aussitôt qu'il aura été délivré, les Consuls en enverront copie au Ministère des Affaires Etrangères.

Art. 3. Ils se feront reconnaître par les autorités compétentes de leur résidence, sur l'exhibition de leur commission munie de l'exéquatur.

Art. 4. Ils auront à observer constamment dans leurs relations avec les autorités locales et autres fonctionnaires, la plus grande circonspection et à se conduire de manière que, tout en maintenant intactes les prérogatives et la considération attachés à leur emploi par les traités et par l'usage, ils ne donnent jamais lieu par des prétentions exagérées à des plaintes ou à des discussions entre les Gouvernements respectifs.

Art. 5. Les Consuls sont tenus de rendre tous les services qui dépendront d'eux, à tous capitaines, équipages ou autres sujets des Pays-Bas, et de suppléer à leur ignorance de la langue et des lois, en leur servant d'interprête et d'appui auprès des différents collèges et fonctionnaires, le tout pour autant que la nature de cette assistance ou de ces services découle des articles suivants.

Art. 6. Ils protègeront en toute occasion les intérêts du commerce et de l'industrie des Pays-Bas; ils feront valoir leurs droits, et non seulement ils veilleront au maintien des traités et des coutumes en vigueur, mais encore ils auront l'oeil ouvert sur l'introduction d'impositions nouvelles ou plus élevées, et sur toute mesure qui pourrait préjudicier ces intérêts.

Art. 7. Ils employeront leur influence et tous leurs efforts pour régler et terminer à l'amiable les différends qui pourraient s'élever entre ou avec des négociants Néerlandais établis dans le lieu de leur résidence, de même qu'entre des capitaines et des équipages Néerlandais.

Art. 8. Ils sont autorisés à légaliser tout document et certificat com-

merciaux, expédiés dans le ressort de leur Consulat et destinés à avoir un effet judiciaire dans les Pays-Bas.

Art. 9. Ils scelleront ces actes ainsi légalisés de Notre cachet d'armes, ayant pour légende: Consulaat der Nederlanden te . . . . ., d'après le modèle qui leur en sera remis.

Art. 10. Aussitôt qu'ils se seront fait reconnaître par le magistrat de leur résidence, conformément à l'article 3, ils pourront poser Notre écusson de moyenne grandeur au-dessus de la porte de leur demeure, mais ils ne perdront jamais de vue que le seul motif de cette autorisation est de guider les sujets Néerlandais, et qu'elle ne tend nullement à changer les habitations consulaires en asiles, inaccessibles aux autorités locales.

Art. 11. Les Consuls dans le ressort desquels un navire Néerlandais fait naufrage, ne négligeront pas de soigner le sauvetage et la mise en sûreté des débris, soit du navire, soit de la cargaison, en tant que les lois du pays de leur résidence le permettent. Ils formeront des uns et des autres des inventaires exacts, qu'ils transmettront aux propriétaires ou aux armateurs, et il leur reviendra pour ces soins l'indemnité usitée parmi les négociants.

Art. 12. Mais si le propriétaire lui-même, ou bien un de ses correspondants, ou son fondé de pouvoir, se trouvant dans le voisinage, se charge de ces soins, les Consuls n'y interviendront pas au-delà de ce qui leur sera demandé par l'intéressé, et dans ce dernier cas seulement ils auront droit à l'indemnité mentionnée dans l'article précédent.

Art. 13. Les Consuls auront soin que les naufragés soyent munis de passeports en règle, délivrés par l'autorité compétente dans le pays de leur résidence, et ils les mettront à même de s'en retourner convenablement dans la patrie. Ils pourront leur donner, aux frais de l'Etat, 50 cents des Pays-Bas pour chaque jour de repos jugé indispensable, et dix cents des Pays-Bas par heure de marche, de résidence à résidence de Consul, sur la route la plus directe.

Chaque Consul inscrira sur le passeport la somme fournie d'apès cette base, et il sera remboursé de ses avances sur. la déclaration spécifique qu'il en adressera au Ministère des Affaires Etrangères.

Art. 14. Les dispositions précédentes sont également applicables aux Néerlandais qui, échappés de prison de guerre, retournent dans la patrie.

Art. 15. Les Consuls dans l'arrondissement desquels mourra un Néerlandais, sans héritier connu ni exécuteur testamentaire, devront, pour autant que les lois du pays le permettent, former immédiatement un inventaire de sa succession, qu'ils prendront sous leur garde pour ensuite en faire rapport et demander des ordres.

Art. 16. Un Consul ne peut exiger des sujets Néerlandais d'autres droits consulaires que ceux mentionnés ci-après:

pour une légalisation . . . . : *f* 0.60 c.

pour des certificats d'origine ou autres déclarations de ce genre, pour autant que les intéressés en désireraient. . . . 6.00 "

pour actes passés sous serment, procès-verbaux, etc., la première page à 20 lignes d'écriture . . . . 1.00 "

pour les autres pages de 20 lignes, chacune. . . . . . 0.50 "

de telle sorte néanmoins, que le tout n'excède jamais la somme de *f* 15.

Art. 17. Il n'est point permis aux Consuls de nommer des Vice-Consuls dans leur arrondissement, avant d'avoir motivé, à la satisfaction du Gou-

vernement, la nécessité d'une pareille nomination, et que celui-ci n'ait approuvé le choix des personnes. Dans aucun cas les Vice-Consuls ne pourront être à charge de l'Etat, et ils géreront leur emploi pour le compte et sous la responsabilité des Consuls qui les ont nommés.

Art. 18. Aucun Consul ne peut, sans notre autorisation préalable, accepter le consulat d'un autre Gouvernement.

Art. 19. Il est également défendu aux Consuls de s'éloigner de leur poste, sans la permission, soit du Ministère des Affaires Etrangères, soit de la Légation ou du Consulat Général auquel ils ressortent; dans tous les cas, ils seront tenus de prendre des mesures pour que le service public ne souffre point de leur absence.

Art. 20. Chaque Consul tiendra un registre exact de tout ce qu'il effectuera en sa qualité, ainsi que des copies de ses lettres et rapports. En cas de décès ou de démission, on fera passer ces registres et ces copies dans les mains d'une personne de confiance, et finalement dans celles de son successeur.

Art. 21. Les Consuls adresseront annuellement, avant la fin du mois de Février, au Ministre des Affaires Etrangères un aperçu général et succinct de l'état du commerce dans leur arrondissement, avec indication des moyens qui, suivant leur opinion, pourraient servir à vivifier et étendre les relations commerciales avec les Pays-Bas.

Art. 22. Ils ne négligeront point de prévenir le Département des Affaires Etrangères, toutes les fois que des symptômes de maladie contagieuse se manifesteront dans le voisinage de leur résidence.

Art. 23. Ils communiqueront également au Ministre des Affaires Etrangères, soit immédiatement, soit dans leur aperçu annuel susdit, d'après les circonstances, non seulement ce qui en général se rapporte à la navigation et au commerce, mais aussi toutes les particularités relatives à la création de chemins de fer et de canaux, aux obstacles entravant temporairement les voies de communication ou transit, aux droits de transit, à l'état et au développement de l'industrie, et en général tout ce qui pourrait favoriser les intérêts Néerlandais.

Art. 24. Ils expédieront l'aperçu annuel, ainsi que les renseignements mentionnés dans les art. 21 et 23, par l'intermédiaire de leur Legation ou Consulat Général. Néanmoins ils pourront envoyer ces renseignements directement au Département des Affaires Etrangères, si par une occasion favorable ou dans un cas pressé, cette marche leur paraîtrait mieux répondre au but.

Art. 25. Dans leur correspondance avec le Ministre des Affaires Etrangères, les Consuls traiteront, autant que possible, séparément les sujets de différente nature, et feront de chaque affaire qui exigerait une délibération ou résolution quelconque, l'objet d'une lettre séparée.

Art. 26. Les Consuls se conformeront d'ailleurs scrupuleusement aux ordres qui leur seront donnés ou communiqués, soit par le Ministre des Affaires Etrangères, soit par la Légation ou le Consulat Général dont ils relèvent.

Art. 27. Les Consuls supporteront les frais de confection du sceau et de l'écusson mentionnés dans les art. 9 et 10. Ils n'ont aucun droit à la restitution de leurs frais de bureau, de cadeaux, de dépenses, de quelque nature que ce soit, sauf des avances spécifiées dans les art. 13 et 14 et le port des lettres qui leur seront adressées dans leur qualité consu-

laire. Ils pourront soumettre au Ministre des Affaires Etrangères une déclaration détaillée de ces ports de lettres, pour être liquidée après vérification.

Art. 28. Les comptes de débours peuvent embrasser douze, six, trois ou même moins de mois; mais il est urgent de les trier par année ou partie d'année et de les appuyer de déclarations spéciales.

Les comptes de débours devront être présentés dans les six mois qui suivront l'année qu'ils embrassent en tout ou en partie. Toutes les créances, n'importe leur nature, non présentées dans le terme prescrit, seront tenues pour périmées et annullées d'après la loi.

Tout compte devra être justifié par quittance. Néanmoins dans les endroits où il n'existe point de bureau de poste, ou bien là où il ne sera pas possible d'obtenir des quittances, il suffira d'une spécification des ports de lettres et des affranchissements déboursés.

On agira de même à l'égard des secours pécuniaires avancés en vertu de ce règlement; lesquels, dûment spécifiés sous désignation des individus et des navires ou corps auxquels ils appartiennent, seront validés sans production de quittances. Cependant s'il s'agit de fraix de transport, quittances seront prises et produites avec les comptes.

Les comptes seront en tout cas accompagnés d'une copie au moins; pour épargner les ports de lettres, cette copie pourra être faite et remise par le fondé de pouvoir des intéressés. Chaque consul est tenu de constituer quelqu'un dans les Pays-Bas pour soigner ses intérêts financiers. Le montant de chaque compte spécifié en argent des Pays-Bas sera répété en toutes lettres au bas de la pièce. L'évaluation des monnaies étrangères doit être exprimée aussi juste que possible, d'après le cours du change.

Le déclaratoire suivant, signé par l'intéressé, doit être placé au bas de chaque compte de débours, n'importe qu'il soit justifié ou non par quittances ou spécifications:

„Je soussigné déclare sur le serment, prêté à l'état, le présent compte „avoir été dressé de bonne foi, et tous les débours y portés avoir été „réellement faits pour le service du Royaume."

Art. 29. La formule du serment est comme suit:

„Je promets et je jure de remplir fidèlement et dans toutes ses parties „la commission qui m'est confiée, conformément aux instructions qui m'ont „été données ou qui me seront données par la suite, et de contribuer de „tout mon pouvoir à tout ce qui peut avancer les intérêts de la navigation „et du commerce des Pays-Bas.

„Ainsi Dieu me soit en aide!"

Les Consuls sont tenus d'adresser cette formule, écrite et signée par eux, aussitôt après leur nomination, au Ministre des Affaires Etrangères, et auront à la renouveler entre ses mains, lorsqu'ils se trouveront dans Notre résidence.

Notre Ministre des Affaires Etrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté.

La Haye, le 17 Janvier 1846. GUILLAUME.

Le Ministre des Affaires Etrangères,

DE LA SARRAZ.

1846. 25 Juin. / 3 Juillet.

N°. 218. *Déclarations échangées entre le Gouvernement des Pays-Bas et celui du Hanovre, concernant le droit accordé aux sujets indigents des deux Etats, de procéder* gratis *devant les tribunaux; signées à la Haye, le* 25 *Juin, et à Hannovre, le* 3 *Juillet* 1846.

(Journal Officiel, 1846, n$_o$. 48.)

VERKLARING.

De Regeringen van het Koningrijk der Nederlanden en van het Koningrijk Hannover, overtuigd van het nut eener wederkeerige toepassing der voorschriften voor de regterlijke ambtenaren bestaande, met opzigt tot het toekennen van het armenregt in particuliere regtszaken, zoo verklaart de ondergeteekende, Minister van Buitenlandsche Zaken van Z. M. den Koning der Nederlanden, als daartoe behoorlijk gemagtigd, dat dienaangaande het navolgende is overeengekomen.

Art. 1. Aan de behoeftige onderdanen van het Koningrijk der Nederlanden, aan de kerken, liefdadige inrigtingen en armen-gestichten in hetzelve, zal het armenregt in derzelver voor de gezamenlijke regtbanken in het Koningrijk Hannover aanhangig wordende processen en andere geregtelijke handelingen volkomen in gelijke mate worden verleend, als het aan de eigene onderdanen en dezelfde corporatien in het laatstgenoemde Koningrijk toekomt. Hetzelfde regt wordt aan de aangeduide personen en corporatien, die tot het Koningrijk Hannover behooren, voor de gezamenlijke Nederlandsche regtbanken toegestaan.

Art. 2. Door de tegenwoordige overeenkomst wordt niets veranderd ten aanzien van de formaliteiten en voorwaarden, onder welke het armenregt bij de regtbanken der contracterende Staten moet worden aangevraagd en bewilligd. De regtzoekende partij moet zich te dezen aanzien ge-

ERKLAERUNG.

Die Regierungen des Königreichs Hannover und des Königreichs der Niederlande, überzeugt von dem Nutzen einer gegenseitigen Anwendung der über die Bewilligung des Armenrechts in Privatrechtssachen für die gerichtlichen Behörden bestehenden Vorschriften, haben zu diesem Zwecke den folgenden Vertrag unter sich abgeschlossen.

Art. 1. Den bedürftigen Unterthanen des Königreichs der Niederlande, den Kirchen, frommen Stiftungen und Armenanstalten in demselben, soll das Armenrecht in ihren vor den sämmtlichen Gerichten im Königreiche Hannover anhängig werdenden Processen und anderen gerichtlichen Verhandlungen ganz in demselben Masse gewährt werden, wie es den eigenen Unterthanen und den nämlichen Corporationen in dem zuletzt genannten Königreiche zusteht. Die gleiche Berechtigung wird den bezeichneten Personen und Corporationen, welche dem Königreiche Hannover angehören, vor den sämmtlichen Niederländischen Gerichten eingeräumt.

Art. 2. Durch den gegenwärtigen Vertrag wird an den Formen und Bedingungen, unter denen das Armenrecht bei den Gerichten der contrahirenden Staaten nachzusuchen und zu bewilligen ist, nichts abgeändert. Die rechtsuchende Partei hat sich in dieser Beziehung nach denjenigen Nor-

dragen naar de regels, welke bij de door haar aangesprokene regtbank geldig zijn.

Art. 3. In zoo verre de wetten van het eene of het andere land aan de regtzoekende partij de verpligting tot borgstelling opleggen, blijft zulks van kracht.

De ondergeteekende verklaart wijders in naam zijner Regering, dat door de uitwisseling van de tegenwoordige verklaring tegen die van het Koningrijk Hannover, en derzelver bekendmaking in de beide Staten, de gesloten overeenkomst hare volle bekrachtiging zal hebben.

Gedaan en geteekend in het Hôtel van het Departement van Buitenlandsche Zaken in 's Gravenhage, den 25 Junij 1846.

De Minister van Buitenlandsche Zaken.

(*L. S.*) DE LA SARRAZ.

men zu richten, welche bei dem von ihr angegangenen Gerichte gelten.

Art. 3. In so weit die Gesetze des einen oder des anderen Landes die rechtsuchende Partei zur Cautionsleistung verpflichten, behält es dabei sein Bewenden.

Unter Allerhöchster Autorisation S M. des Königs von Hannover erklärt hiedurch der Unterzeichnete, dass nach erfolgter Auswechslung gegenwärtiger Urkunde gegen eine entsprechende Erklärung der Königlichen Niederländischen Regierung, und mit Veröffentlichung derselben in den beiderseitigen Staaten, die vorstehende Uebereinkunft in volle Kraft treten soll.

Hannover, den 3ten Juli 1846.

Königlich Hannoversches Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten,
Vermöge besonderen Auftrags,

(*L. S.*) v. FALCKE.

(*Cette déclaration à été publiée dans le Royaume des Pays-Bas, par Arrêté Royal du* 15 *Juillet* 1846. Journal Officiel n°. 48.)

N°. 219. *Arrête Royal du* 28 *Juin* 1846 *portant confirmation de l'article supplémentaire n°. XVIII à la Convention de Mayence du* 31 *Mars* 1831.

1846. 28 Juin.

(*Traduction.*)

NOUS, GUILLAUME II, ETC., ETC., ETC.

Vu le protocole de la réunion extraordinaire de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, à Mayence, en date du 30 Mai 1846, constatant la vérification et l'échange des actes de ratification de l'article XVIII[e] supplémentaire à la Convention de Mayence et au Règlement pour la navigation du Rhin, sanctionnés par Arrêté Royal du 28 Juin 1831; lequel article supplémentaire, relatif à la navigation à vapeur sur le Rhin, a été consigné au protocole XIX des sessions ordinaires de ladite Commission, en date du 17 Septembre 1844;

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances, du 23 Juin;

Vu le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères du 26 Juin;

Avons arrêté et arrêtons:

Par suite des ratifications échangées, les modifications contenues dans le protocole susmentionné n°. XIX en date du 17 Septembre 1844, sont confirmées par Nous afin de faire règle pour l'application de la Convention du 31 Mars 1831, de la même manière que si elles y avaient été insérées mot à mot; et ce, à partir du 30 Juillet 1846, le 61e jour après celui de l'échange des ratifications.

Notre Ministre des Finances, ainsi que les autres Departements Ministériels, pour autant que cela les regarde, sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Journal Officiel* avec l'article supplémentaire contenu dans le protocole n°. XIX du 17 Septembre 1844.

La Haye, le 28 Juin 1846.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,

VAN HALL.

XVIIIme article supplémentaire à la Convention du Rhin.

L'art. 52 de la Convention du 31 Mars 1831 est supprimé, sous le rapport de son application aux bâtiments à vapeur.

Il sera remplacé par les dispositions suivantes, qui feront règle tant pour les bâteaux à vapeur qui sont actuellement en activité sur le Rhin, que pour ceux qui y seront établis à l'avenir.

§ 1. Pour obtenir le droit d'exercer sur le Rhin, à partir du point où ce fleuve devient navigable jusqu'à la mer, et vice versa, la navigation par bateaux à vapeur, sous le bénéfice des stipulations et avantages du traité, il suffira, pour les capitaines ou conducteurs des bateaux, de la patente délivrée en exécution du titre IV, et en outre, pour les entrepreneurs, d'une concession de l'Etat riverain dont les dits entrepreneurs sont les sujets, ou sur le territoire duquel la société (anonyme, en nom collectif etc.) a son siége.

Cette concession indiquera la manière (§ 2) dont il sera permis aux concessionnaires de faire le service par bateaux à vapeur sur le Rhin.

§ 2. Aucunes formalités, autres que celles prescrites ci-dessus (§ 1), ne seront requises, par rapport au droit d'exercer la navigation à vapeur, soit que la concession s'applique à exploiter cette navigation individuellement ou en société, — à l'aide d'un seul bateau ou de plusieurs bateaux, — soit que ces bateaux, ainsi que leurs machines et agrès en général, aient été ou non construits dans l'un des Etats riverains, — qu'ils soient destinés au transport exclusif des voyageurs, de leurs effets et voitures, ou au transport exclusif de marchandises, ou au transport cumulatif de personnes et de marchandises, ou enfin, avec ou sans voyageurs ou marchandises à bord, à remorquer d'autres embarcations quelconques.

En vertu de la patente et de la concession mentionnées ci-dessus § 1, chaque bateau à vapeur pourra partir, à jour et heure fixes, de tous ports et lieux d'embarquement quelconques, pour transporter vers un autre port ou lieu d'embarquement, en service régulier ou irrégulier, des voyageurs avec leurs voitures et effets, ainsi que des marchandises, et pour remorquer d'autres embarcations quelconques, sans que, sous aucun de ces rapports, un accord préalable entre les gouvernements riverains des lieux de départ et d'arrivée soit nécessaire.

§ 3. Les conditions à remplir par le concessionnaire individuel, ou par la société, pour être admis à l'exercice de la navigation à vapeur (§ 1), seront déterminées par celui des gouvernements riverains dont le concessionnaire individuel est le sujet, ou sur le territoire duquel la société a son siége.

§ 4. L'expertise et la vérification préalable des bateaux à vapeur auront lieu d'après les dispositions des articles 53 et 54 de la Convention, avec les modifications que la nature même de ces embarcations implique naturellement.

Chaque gouvernement veillera avec soin à ce que les bateaux à vapeur avec leurs machines et agrès, et spécialement ceux destinés au transport des personnes, appartenant à ses sujets ou à des sociétés établies sur son territoire, se trouvent et soient constamment entretenus en parfait état de service; il mettra le même soin à ne faire admettre comme capitaines, machinistes ou mariniers, que des personnes qui, sous le rapport de leurs capacités personnelles, offrent les garanties exigées dans l'intérêt de la sûreté publique.

En outre chaque gouvernement se réserve de prendre et d'ordonner sur son territoire fluvial, à l'égard de tous bateaux à vapeur, et notamment à l'égard de ceux employés au transport des personnes, les mesures de contrôle et de police qu'il jugera nécessaires.

Les gouvernements riverains s'engagent d'ailleurs à rendre ces mesures aussi peu restrictives et onéreuses que possible, et, en général, à ne traiter les bateaux à vapeur étrangers, ni plus sévèrement ni plus défavorablement que les bateaux à vapeur nationaux de la même catégorie.

Les dispositions qui précèdent entreront en vigueur le 61me jour après le dépôt des ratifications aux archives de la Commission Centrale.

N°. 220. *Arrêté de la Diète Fédérale Germanique du 23 Juillet 1846, concernant les contingents du Grand-Duché de Luxembourg et du Duché de Limbourg.*

1846. 23 Juillet.

EXTRAIT.

1. Das bisher bestandene combinirte Luxemburg-Limburgische Contingent wird in zwei getrennte
   a. ein Luxemburgisches Infanterie-Contingent in der einprocentigen Stärke von 1602 Streitbaren, einschliesslich 80 Jägern,
   b. ein Limburgisches Contingent in der einprocentigen Stärke von 374 Mann Cavallerie, 198 Mann Artillerie, und 25 Mann Pionniere, zusammen 597 Mann Streitbare

formirt. Beide werden fortwährend zum 9ten Armeecorps gezählt.

2. — —

3. Das Limburgische Contingent, in der sub 1, *b*, angegebenen einprocentigen Stärke, gehört als Feldtruppe zum 9ten Armeecorps — und wird in einem Cavallerie-Regiment zu 374 oder, mit der Reserve, zu 499 Pferden und einer Batterie mit 6 oder, mit der Reserve, zu 8 Geschützen, zu der 2ten Division dieses Armeecorps stossen.

4. — —

5. Die bei der Mobilmachung aufzustellenden ersten Ersatzstämme zu $\frac{1}{6}$ Procent bleiben für beide Contingente in ihren respectiven Landestheilen, um daselbst als Depots den Alimentationsquell ihrer fortwährenden Ergänzung zu finden.

1846, 29 Juillet.

N°. 221. *Traité de commerce et de navigation entre les Pays-Bas et la Belgique, conclu le 29 Juillet 1846.*

(Journal Officiel, 1846, n°. 51.)

Au Nom de la Très Sainte et Indivisible Trinité.

S. M. le Roi des Pays-Bas, d'une part, et S. M. le Roi des Belges, d'autre part, désirant régler les relations de commerce et de navigation entre les Pays-Bas et la Belgique, sont convenus, dans ce but, d'entrer en négociation, et ont nommé à cet effet pour Leurs plénipotentiaires respectifs, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur James Albert Henri de la Sarraz, Chevalier etc., Lieutenant-Général, Son aide de camp et Ministre des Affaires Etrangères;

le sieur Jean Chrétien Baud, Grand-Croix etc., Son Ministre des Colonies,

et le sieur Florent Adrien van Hall, Grand-Croix etc., Son Ministre des Finances.

Et S. M. le Roi des Belges, le sieur Pierre baron Willmar, Commandeur etc., Général-Major au corps du génie, Son aide de camp et Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg,

et le sieur Edouard Joseph Mercier, Commandeur etc., Son Ministre d'Etat et son Gouverneur dans la province de Hainaut, membre de la Chambre des Représentants;

lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants:

Art. 1. Les navires Néerlandais, qui entreront sur lest ou chargés en Belgique ou qui en sortiront, et réciproquement les navires Belges qui entreront sur lest ou chargés dans les Pays-Bas, ou qui en sortiront, soit par mer, soit par rivières ou canaux, quel que soit le lieu de leur départ ou de leur destination, ne seront assujettis, tant à l'entrée qu'à la sortie et au passage, à des droits de tonnage, de port, de balisage, de pilotage, d'ancrage, de remorque, de fanal, d'écluse, de canaux, de quarantaine, de sauvetage, d'entrepôt, de patente, de navigation, de péage, enfin à des droits ou charges de quelque nature ou dénomination que ce soit, perçus ou établis au nom et au profit du gouvernement, de fonctionnaires publics, de communes ou d'établissements quelconques, autres que ceux qui sont actuellement ou pourront par la suite être imposés aux bâtiments nationaux à l'entrée, pendant leur séjour dans les ports, à leur sortie ou dans le cours de leur navigation, sans préjudice toutefois des stipulations de l'art. 41 du traité conclu entre les hautes parties contractantes le 5 Novembre 1842.

Les restitutions de droits de même nature qui sont ou qui pourraient être accordées dans les Etats de l'une des hautes parties contractantes aux navires nationaux, seront également accordées aux navires de l'autre partie.

Il est néanmoins dérogé aux dispositions qui précèdent relativement à l'exemption du droit de tonnage et autres faveurs spéciales de même nature dont jouissent les navires employés dans chaque pays à la pêche nationale.

Art. 2. En ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et déchargement dans les ports, rades, havres et bassins, et généralement pour toutes les formalités et dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leur équipage et leur chargement, il

est convenu qu'il ne sera accordé aux navires nationaux aucun privilége ni aucune faveur qui ne le soit également à ceux de l'autre partie, la volonté des hautes parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, leurs bâtiments soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

Art. 3. Tous les produits et autres objets de commerce dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les Etats des hautes parties contractantes par navires nationaux, pourront également y être importés ou en être exportés par des navires appartenant à l'autre partie contractante. Les marchandises importées dans les ports des Pays-Bas ou de la Belgique par des navires de l'une ou de l'autre partie, pourront y être destinées à la consommation, au transit ou à la réexportation, ou enfin être mises en entrepôt, au gré du propriétaire ou de ses ayants-cause, le tout aux mêmes conditions et sans être assujetties a des droits de magasinage, de surveillance ou autres de cette nature, plus forts que ceux auxquels seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

Art. 4. Les marchandises de toute espèce, sans distinction d'origine, importées directement des Pays-Bas en Belgique sous pavillon Néerlandais, tant par rivières et canaux que par mer, ainsi que celles qui sont importées directement de la Belgique dans les Pays-Bas sous pavillon Belge, jouiront des mêmes exemptions, restitutions, primes ou autres faveurs, ne payeront respectivement d'autres droits, et ne seront assujetties à d'autres formalités, que si l'importation avait eu lieu sous pavillon national. Il en sera de même pour les marchandises de toute espèce exportées des Pays-Bas par navires Belges, et de la Belgique par navires Néerlandais, pour quelque destination que ce soit.

Toutefois il est fait exception aux dispositions qui précèdent, en ce qui concerne l'importation par mer du sel, ainsi que du tabac qui ne provient pas du sol du pays d'où l'importation se fait.

Art. 5. Les navires Néerlandais entrant dans un des ports de la Belgique, et les navires Belges entrant dans un des ports des Pays-Bas, et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant toutefois aux lois et règlements des Etats respectifs, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée pour un autre port, soit du même pays, soit d'un autre, et la réexporter, sans être astreints à payer, pour cette partie de la cargaison, aucuns droits de douane, sauf ceux de surveillance.

Art. 6. Les navires de l'une des deux hautes parties contractantes qui, entrés dans un des ports de l'autre, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce, seront exempts du droit de tonnage.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opération de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour réparation du navire, le transbordement sur un autre navire en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement de l'équipage, et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

Art. 7. En cas d'échouement ou de naufrage d'un navire appartenant aux Etats de l'une des hautes parties contractantes sur les côtes de l'autre, il sera prêté toute aide et assistance au capitaine et à l'équipage, tant pour les personnes que pour le navire et sa cargaison. Les opérations relatives au sauvetage auront lieu conformément aux lois du pays, et il ne sera payé de frais de sauvetage plus forts que ceux auxquels les nationaux seraient tenus en pareil cas.

Les marchandises sauvées ne seront soumises à aucun droit, à moins qu'elles ne soient livrées à la consommation.

Art. 8. Les consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leur pays, les matelots qui auraient déserté des bâtiments de leur nation. A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux autorités compétentes et justifieront, par l'exhibition en original ou en copie dûment certifiée des registres du bâtiment ou du rôle d'équipage, ou par d'autres documents officiels, que les individus qu'ils réclament faisaient partie dudit équipage.

Sur cette demande, ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée.

Il leur sera donné toute aide pour la recherche et l'arrestation desdits déserteurs, qui seront même détenus et gardés dans les maisons d'arrêt du pays, à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'a ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois, à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

Il est entendu que les marins, sujets du pays où la désertion a lieu, seront exceptés de la présente disposition.

Art. 9. La nationalité des bâtiments sera admise de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes, délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bateliers.

Art. 10. Les embarcations Belges, qui importent de la houille par les canaux et rivières conduisant de Belgique dans les Pays-Bas, jouiront des facilités de toute espèce qui sont ou pourront être accordées aux navires qui font les mêmes importations par le Rhin ou par toute autre voie.

Art. 11. Le droit de navigation sur le canal de Maestricht à Bois le Duc (Zuid-Willemsvaart) est fixé, pour tout son parcours dans les deux directions, par tonneau et par lieue de 5000 mètres à $\frac{\text{fl. } 0{,}01499}{\text{fr. } 0{,}03174}$ pour les bateaux chargés, et à la moitié ou $\frac{\text{fl. } 0{,}00749}{\text{fr. } 0{,}01587}$ pour les bateaux à vide.

Art. 12. Les fers en rails, venant de la Belgique par la Meuse ou le canal de Maestricht à Bois le Duc (Zuid-Willemsvaart) et transportés sur le Wahal, par navires Néerlandais ou Belges, en transit vers l'Allemagne, seront rangés, pour la perception des droits de navigation du Rhin au bureau de Tiel, dans la catégorie A des exceptions au tarif C, arrêté en vertu de la convention de Mayence du 31 Mars 1831, sans préjudice toutefois des stipulations de l'art. 41 du traité conclu entre les deux hautes parties contractantes le 5 Novembre 1842.

Art. 13. Les hautes parties contractantes s'assurent réciproquement le régime de la nation la plus favorisée pour le transit par leurs Etats respectifs.

Art. 14. Les marchandises suivantes importées des Pays-Bas sous pavillon Néerlandais ou Belge, soit par mer, soit par rivières ou canaux, seront admises en Belgique, savoir:

1°. aux droits applicables aux provenances directes des lieux de production, sous pavillon Belge:

a. avec addition de 11 pour cent, une quantité annuelle de sept millions de kilogrammes de café originaire des colonies Néerlandaises aux Indes Orientales;

b. une quantité annuelle de 180,000 kilogrammes de tabac en feuilles ou en rouleaux, originaire de pays situés hors d'Europe;

2°. aux droits des importations directes par mer et par navires Belges: les bois sciés et non sciés venant du Rhin et originaires des Etats du Zollverein;

3°. aux droits des importations sous pavillon étranger, immédiatement inférieurs à ceux qui leur sont applicables aux termes de la loi Belge du 21 Juillet 1844:

l'arack et le rhum, en cercles:

les bois sciés et non sciés de toute espèce, propres à la construction civile et navale;

la cannelle de toute espèce;

les cendres gravelées;

le coton en laine originaire de la colonie Néerlandaise de Surinam;

les épiceries;

l'étain brut;

le gingembre sec ou confit;

la poivre et le piment;

les rotins;

le stockfisch;

les tabacs des pays hors d'Europe;

le thé;

le chanvre en masse;

les grains de colza, de navette, de chènevis ou chanvre, de lin, de sésame, de cameline et autres graines oléagineuses non spécialement dénommées au tarif;

les graisses, suifs, dégras, saindoux etc., à l'exception de la stéarine;

les huiles de baleine, de chien marin, de cachalot et de spermacéti,

l'huile de palme.

Les droits, qui seront perçus à l'importation des Pays-Bas, sur le chanvre en masse et les articles suivants, seront appliqués au même taux, lorsque ces marchandises seront importées directement par mer, sous pavillon Néerlandais, des lieux de provenance privilégiés par le tarif.

4°. Aux droits des importations des pays transatlantiques, autres que ceux de production, sous pavillon du pays d'ou l'importation se fait:

le sucre brut de canne, originaire des colonies Néerlandaises aux Indes-Orientales.

Il est entendu que la différence, résultant des stipulations qui précèdent, entre les droits réduits et les droits moins élevés du tarif actuellement en vigueur en Belgique sur les marchandises spécifiées plus haut, ne sera point augmentée pendant la durée du présent traité.

L'importation annuelle des 7 millions de kilogrammes de café, mentionnés au § 1, litt. *a*, ne pourra se faire que par les bureaux de douane d'Anvers, de Liége et de Gand, dans les proportions suivantes, savoir:

Anvers 4,550,000 kilogrammes,
Liége 1,500,000 „
Gand 950,000 „

Si, au 1er Novembre de chaque année, l'importation par l'un ou l'autre des bureaux désignés n'atteint pas les $\frac{9}{12}$ du chiffre qui lui est assigné dans la répartition qui précède, la différence sera reportée sur un ou deux autres bureaux. La déclaration du changement apporté à la répartition primitive, sera publiée dans le *Moniteur Belge* avant le 15 Novembre.

Dans le cas où la consommation moyenne annuelle de café en Belgique

viendrait à s'accroître, la quantité de 7 millions de kilogrammes, admise comme minimum de ce qui peut être importé au droit de faveur, sera augmentée à l'expiration de chaque période quinquennale, la première commençant au 1er Janvier 1844, de manière à conserver la proportion actuelle des $\frac{7}{17}$ du chiffre total de la consommation.

L'importation annuelle des 180,000 kilogrammes de tabac, mentionnés au § 1er, litt. *b*, devra se faire par le canal de Bois le Duc à Maestricht et par la Meuse ou le canal latéral, dont la construction est décrétée, à l'exception d'une quantité de 20,000 kilogrammes, qui pourra être importée par le bureau de Lommel (grande-barrière).

Pour éviter toute erreur dans l'application des droits, les concessions faites par les dispositions qui précèdent, sont plus spécialement déterminées au tableau litt. A, annexé au présent traité.

Art. 15. En retour des concessions faites par l'article précédent et particulièrement de celles qui sont relatives à l'admission en Belgique des produits des possessions Néerlandaises aux Indes-Orientales, il pourra être exporté desdites possessions, par navires Belges en destination de la Belgique, une quantité de 8000 tonneaux (4000 lasts) de denrées coloniales, aux mêmes droits que si elles étaient exportées par navires Néerlandais en destination des Pays-Bas, sauf une addition de 11 pour cent desdits droits. Quoique cette diminution de droits soit applicable aux rotins en bottes et au bois de sapan, ces marchandises ne feront pas partie de la quantité de 8000 tonneaux (4000 lasts) ci-dessus mentionnée.

Art. 16. Les sujets et navires de la Belgique seront admis et traités dans les possessions Néerlandaises aux Indes Orientales, sur le pied de la nation la plus favorisée, tant à l'égard des marchandises qu'ils importent, que de celles qu'ils exportent.

Art. 17. Si, par la suite, le Gouvernement de S. M. le Roi des Pays-Bas manifestait l'intention d'autoriser l'introduction dans ses possessions aux Indes Orientales, des produits de l'industrie et du sol Belges à des conditions plus favorables que celles qui sont stipulées dans le présent traité — autrement que par mesure d'application générale — les parties contractantes s'entendront préalablement par une convention spéciale relativement à une réduction de la surtaxe qui, comparativement au régime appliqué au pavillon Belge, frappe les denrées coloniales importées directement de ces possessions en Belgique par navires des Pays-Bas, de manière à établir une juste compensation des avantages plus grands qui seraient accordés à la Belgique.

Art. 18. Les droits d'entrée sur les poissons de pêche nationale dénommés ci-après, importés d'un des deux pays dans l'autre sous pavillon Néerlandais ou Belge, sont réglés comme suit:

harengs secs, saurés, fumés, frais ou braillés et plies séchées,
les 1000 pièces fl. 2.35 dans les Pays-Bas,
fr. 5 en Belgique;

poissons de mer frais, jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle et totale de deux millions de kilogrammes, savoir:

poissons communs, tels que raies, flottes, plies, esturgeons,
les 100 kilogrammes fl. 2.35 dans les Pays-Bas,
fr. 5 en Belgique;

poissons fins, tels que turbots, barbues, soles, cabillauds, églefins, merlans, éperlans, elbots,

les 100 kilogrammes fl. 4.25 dans les Pays-Bas,
fr. 9 en Belgique;

morue en saumure ou au sel sec, jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle de cinq mille tonnes:

la tonne fl. 4.70 dans les Pays-Bas,
fr. 10 en Belgique;

sardines fumées: les 1000 pièces fl. 1.90 dans les Pays-Bas,
fr. 4 en Belgique.

Le droit d'entrée en Belgique est réduit à fr. 6 par tonne, sans distinction de saison, sur le hareng en saumure ou au sel sec importé des Pays-Bas sous pavillon Néerlandais ou Belge.

L'importation annuelle en Belgique des quantités de poisson frais et de morue, admises aux droits réduits, se fera par les bureaux d'Anvers, de Gand, d'Ostende et de Westwezel, dans les proportions suivantes, savoir:

	Poisson frais.	Morue.
Anvers,	1,850,000 kilogrammes,	4000 tonnes,
Gand,	50,000 〃	
Ostende,	50,000 〃	1000 〃
Westwezel, (par terre)	50,000 〃	

Si, au 1er Novembre de chaque année, l'importation de poisson frais par l'un ou l'autre des bureaux désignés n'atteint par les $\frac{9}{12}$ du chiffre qui lui est assigné dans la répartition qui précède, la différence sera reportée sur un ou plusieurs autres bureaux, selon les indications qui seront fournies par le Gouvernement des Pays-Bas. La déclaration du changement apporté à la répartition primitive sera publiée dans le *Moniteur Belge* avant le 15 Novembre.

Si, au 1er Avril de chaque année, la quantité de morue, dont l'importation est autorisée par le bureau d'Ostende, n'a pas été entièrement épuisée, le restant sera reporté de droit sur le bureau d'Anvers.

En cas d'obstacle matériel s'opposant momentanément à l'importation par l'un ou l'autre des bureaux désignés, les quantités admises pour les autres bureaux seront augmentées proportionnellement.

Art. 19. Les vins de France et du Rhin, importés d'un des deux Etats dans l'autre, seront admis aux mêmes droits que si l'importation en était faite directement du pays de production.

Art. 20. Les droits d'entrée sur la bière en cercles, d'origine Néerlandaise ou Belge, importée d'un pays dans l'autre, sont réduits respectivement:

à fl. 5 dans les Pays-Bas, et

à fr. 10.60 en Belgique, par hectolitre.

Art. 21. Les droits d'entrée dans les Pays-Bas sur les produits Belges dénommés ci-après sont réduits, savoir:

bonneterie, dentelles et tulles,

de 6 à 5 pour cent de la valeur;

cuirs tannés et préparés, non spécialement tarifés,

de 10 à 8 fl. les 100 kilogrammes;

fer, ouvrages et ustensiles de fer forgé, battu ou laminé sans adjonction d'autres matières,

de 6 à 2 pour cent de la valeur.

Dans cette catégorie sont compris les haches, pelles, bêches, pics, pioches, marteaux et râteaux, alors même qu'ils seraient munis d'un manche en bois.

clous,

de fl. 1.50 à 75 cents les 100 kilogrammes.

Le régime de la nation la plus favorisée est assuré à la Belgique pour les autres spécialités de l'article fer.

fil, de lin, de chanvre et d'étoupes, à coudre, et toute autre espèce de fil non spécialement tarifée,

de 15 à 12 fl. les 100 kilogrammes;

mercerie et coutellerie,

de 6 à 3 pour cent de la valeur;

meubles,

de 10 à 8 pour cent de la valeur;

papiers, papier colorié (chits papier),

de 8 fl. les 100 kilogrammes à 3 pour cent de la valeur;

papier à meubler,

de 10 à 6 pour cent de la valeur;

papier de toute espèce, blanc, gris ou de couleur, papier de musique, ainsi que les registres en papier blanc ou rayé,

de 8 à 6 fl. les 100 kilogrammes;

cartes à jouer, détachées ou en feuilles,

de 10 à 6 fl. les 100 kilogrammes;

tissus, toiles et étoffes de coton, écrus, blanchis, teints ou imprimés,

de 6 à 4 pour cent de la valeur;

tissus et étoffes de laine, drap, casimirs et autres étoffes remplaçant les draps et casimirs, telles que buxkins, cuirs de laine, draps zéphirs, etc.,

de 45 à 30 fl. les 100 kilogrammes;

toute autre espèce d'étoffe de laine pure ou mélangée, dont 6 mètres pèsent un kilogramme ou plus,

de 34 à 30 fl. les 100 kilogrammes;

toute autre espèce d'étoffe de laine pure ou mélangée, dont 6 mètres pèsent moins d'un kilogramme,

de 6 à 5 pour cent de la valeur;

tissus, toiles et étoffes de lin, de chanvre et d'étoupes, écrus ou blanchis,

de 3 à 1 pour cent de la valeur;

id. teints ou imprimés, ainsi que toiles à carreaux, dites bonten, toiles pour nappes et serviettes, écrues ou blanchies, toiles damassées, batistes et toiles de Cambray,

de 6 à 3 pour cent de la valeur.

Il est entendu que les coutils (dits beddetijk) ne sont pas compris dans cette catégorie.

Les étoffes de coton et laine, sans autre mélange, dont la chaîne est exclusivement en coton et dont 6 mètres pèsent un kilogramme ou plus, sont assimilées aux tissus de coton.

Les étoffes où la laine n'entre pas, mélangées de coton, de soie, de lin ou de chanvre, seront classées d'après la matière qui domine dans leur composition par rapport au poids.

verrerie:

verres à vitres et tuiles de verre, y compris le verre à vitre dépoli,

de fl. 1.50 les 100 kilogrammes à 6 pour cent de la valeur;

verre à vitres coloré, à figures ou à fleurs en blanc,

de fl. 3 les 100 kilogrammes à 6 pour cent de la valeur;

glaces non étamées,

de 8 à 6 pour cent de la valeur;

glaces étamées,

de 10 à 6 pour cent de la valeur.

Il est convenu que la Belgique partagera de plein droit tout régime plus favorable dont jouirait une autre nation quelconque, en ce qui concerne les glaces étamées et non étamées.

Le régime de la nation la plus favorisée est assuré à la Belgique pour la houille.

Art. 22. Les droits de sortie sur les cendres de foyer, exportées des Pays-Bas pour la Belgique par les bureaux de Bath et du Sas de Gand, sont réduits de 50 à 5 cents, par tonneau d'un mètre cube ou de 10 hectolitres.

Art. 23. Les droits d'entrée en Belgique sur les produits Néerlandais ci-après dénommés sont réduits, savoir:

bestiaux:

taureaux, boeufs et vaches, autres que ceux désignés plus bas,

de 10 à $7\frac{1}{2}$ centimes le kilogramme;

taurillons, bouvillons et génisses, ayant encore quatre dents de lait, ainsi que veaux pesant 30 kilogrammes au plus,

de 10 à 5 centimes le kilogramme;

moutons et agneaux,

de 15 à 9 centimes le kilogramme;

fromage,

de fr. 10,60 à fr. 7 les 100 kilogrammes;

tapis de poil de vache,

de fr. 90 les 100 kilogrammes à 10 pour cent de la valeur;

coatings, calmoucks, duffels, tiretaines, frises, kerseys, baies, couvertures et autres tissus de laine, lourds et épais de même nature,

de fr. 160 à fr. 63,50 les 100 kilogrammes;

perches de sapin, originaires du Duché de Limbourg, n'ayant pas plus de 70 centimètres de circonférence au gros bout, importées directement de ce Duché par la Meuse ou le canal latéral,

de fr. 5 le tonneau de mer à 6 pour cent de la valeur;

céréales récoltées dans le Duché de Limbourg,

au quart des droits fixés par la loi du 31 Juillet 1834, sur une quantité annuelle de douze millions de kilogrammes dont l'importation aura lieu par les bureaux de douane de Fouron St. Martin, de Teuven, de Mouland et de Lixhe (par la Meuse ou le canal latéral) à raison de trois millions de kilogrammes par trimestre et de 750,000 kilogrammes par bureau. Si, au 10 du dernier mois de chaque trimestre, l'importation par l'un ou l'autre de ces bureaux n'atteint pas les $\frac{2}{3}$ du chiffre qui lui est assigné, la différence sera reportée sur les autres bureaux, sans que cependant la quantité annuelle à importer par le bureau de la Meuse ou du canal latéral puisse, en aucun cas, dépasser trois millions de kilogrammes.

Art. 24. Les réductions de droits, concédées de part et d'autre par le présent traité, ne seront accordées spécialement à d'autres pays que moyennant des équivalents.

Si, par la suite, l'une des deux hautes parties contractantes accorde à une autre nation quelconque de plus grands avantages relativement aux objets dénommés dans le traité, ces avantages deviendront de plein droit communs à l'autre partie. Sera considérée comme avantage plus grand, qui devra être appliqué aux provenances des Pays-Bas, une plus forte réduction des droits d'importation, accordée à des pays autres que ceux de production sur les marchandises spécifiées à l'art. 14 du présent traité.

Si d'autres faveurs, en matière de commerce ou de douane, sont concé-

dées par l'un des deux Etats à quelque autre nation, les mêmes faveurs seront partagées par l'autre Etat, qui en jouira gratuitement si la concession est gratuite, ou en donnant un équivalent si la concession est conditionnelle; auquel cas l'équivalent fera l'objet d'une convention spéciale entre les deux Etats.

Dans le cas où l'une des hautes parties contractantes rendrait d'application générale les faveurs qu'elle concède, savoir: les Pays-Bas par rapport aux tissus de coton, de laine ou de lin, et la Belgique par rapport aux tissus de laine ou au régime exceptionnel établi par l'art. 14, la partie qui se croira lésée aura, pendant six mois à compter du jour où une semblable mesure aurait été mise à exécution, le droit de dénoncer le présent traité, qui cessera ses effets un an après que cette dénonciation aura été notifiée à l'autre partie.

Art. 25. Des mesures seront prises, de commun accord, entre les hautes parties contractantes, pour prévenir ou réprimer les abus qui pourraient se commettre en substituant aux produits favorisés en raison de leur origine par le présent traité, des produits similaires d'autres provenances que celles qui y sont spécifiées.

Art. 26. L'importation annuelle des quantités limitées de café, de tabac, de poisson frais, de morue et de céréales, dont l'introduction en Belgique est autorisée à des droits réduits, prendra cours au 1er Janvier de chaque année.

Les quantités qui pourront être admises aux mêmes conditions pendant l'année 1846, seront établies dans la proportion du temps qui restera à s'écouler, à partir du jour de la mise à exécution du présent traité, jusqu'au 1er Janvier 1847.

Les dispositions qui précèdent sont également applicables aux marchandises dont l'exportation des Indes Néerlandaises en Belgique est autorisée à des droits réduits.

Art. 27. Les surtaxes établies par la loi Néerlandaise du 9 Mai 1846 et par l'arrêté de S. M. le Roi des Belges en date du 12 Janvier 1846, cesseront d'être perçues à partir du jour où le présent traité sera mis à exécution.

Art. 28. Le présent traité aura force et vigueur jusqu'au 1er Janvier 1854.

Toutefois, chacune des deux hautes parties contractantes se réserve la faculté de le dénoncer pendant le temps qui s'écoulera d'ici au 1er Janvier 1851, et dans le cas où il serait, de part ou d'autre, fait usage de cette faculté, le traité cessera d'être obligatoire et de sortir ses effets le 1er Janvier 1852.

Si l'une ou l'autre des deux hautes parties contractantes ne l'a pas dénoncé par déclaration officielle, au moins un an avant le 1er Janvier 1854, il continuera à rester en vigueur une année en sus, et ainsi de suite d'année en année, jusqu'à ce qu'il ait été dénoncé au moins un an d'avance.

Art. 29. Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à la Haye, dans le délai d'un mois, ou plus tôt, si faire se peut.

Il sera obligatoire à dater du cinquième jour qui suivra l'échange des ratifications.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé leurs cachets.

Fait à la Haye, le 29 Juillet de l'an de grâce 1846.

(*L. S.*) De la Sarraz. (*L. S.*) Willmar.
(*L. S.*) J. C. Baud. (*L. S.*) Mercier.
(*L. S.*) F. A. van Hall.

ANNEXE *A.*

TABLEAU, *indiquant les réductions des droits qui résultent des dispositions de l'article* 14 *du traité de ce jour.*

N°. des paragraphes.	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	Bases des Droits.	Droits d'entrée:	
			Généraux suivant le tarif Belge.	Réduits suivant le traité.
			fr.	fr.
§ 1*a.*	CAFÉ, originaire des possessions Néerlandaises aux Indes Orientales, jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle de 7 millions de kilogrammes	100 kil.	15.50	9.99
b.	TABAC, en feuilles ou en rouleaux, jusqu'à concurrence d'une quantité totale de 180,000 kil. par an, savoir:			
	de Porto-Rico, de Havane, de Colombie et d'Orénoque. .	id.	17.50	15.00
	de St. Domingue et des Grandes Indes.	id.	15.00	12.50
	autres de pays hors d'Europe	id.	12.50	10.00
§ 2.	BOIS, venant du Rhin et originaires des Etats du Zollverein:			
	non sciés: toute espèce de bois en grume ou non sciés, propres à la construction civile et navale	le tonneau de mer	5.00	2.00
	sciés: planches, solives, poutres, madriers et toute autre espèce de bois sciés, entièrement coupés ou non, de plus de 5 centimètres d'épaisseur	id.	12.00	9.00
	de 5 centimètres et moins d'épaisseur	id.	18.00	13.50
§ 3.	ARAC ET RHUM, en cercles . .	l'hectolitre.	8.00	6.50
	BOIS, non sciés: toute espèce de bois en grume ou non sciés, propres à la construction civile et navale.	le tonneau de mer	5.00	4.00
	sciés: planches, solives, poutres, madriers et toute autre espèce de bois sciés, entièrement coupés ou non, de plus de 5 centimètres d'épaisseur . . .	id.	12.00	11.00
	de 5 centimètres et moins d'épaisseur	id.	18.00	16.50
	CANELLE de Chine et Cassia Lignea	100 kil.	30.00	26.50
	de Ceylon et d'autres lieux .	le kil.	2.00	1.50
	CENDRES gravelées (potasse, perlasse, védasse)	100 kil.	3.00	2.00
	COTON en laine, originaire de la colonie Néerlandaise de Surinam	id.	2.25	1.70
	EPICERIES, maçis, noix muscades, clous de girofle, antofles de girofle, et autres épiceries non spécialement tarifées . .	100 fr.	18.00	15.00
	ETAIN brut	100 kil.	3.00	2.00
	GINGEMBRE sec	id.	30.00	25.00
	» confit.	id.	50.00	40.00

No. des paragraphes.	DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	Bases des Droits.	Droits d'entrée.	
			Généraux suivant le tarif Belge.	Réduits suivant le traité.
			fr.	fr.
	POIVRE ET PIMENT	100 kil.	19.00	17.00
	ROTINS bruts	id.	3.50	2.50
	STOCKFISCH	id.	3.00	2.50
	TABAC, en feuilles ou en rouleaux:			
	de Porto-Rico, de Havane, de Colombie et d'Orénoque . .	id.	17.50	16.50
	de St. Domingue et des Grandes Indes	id.	15.00	14.00
	autres de pays hors d'Europe	id.	12.50	11.50
	Cotes de tabac.	id.	14.00	13.00
	THÉS	id.	100.00	60.00
	CHANVRE en masse, y compris le chanvre de Manille	id.	3.50	2.00
	GRAINES de colza, de navette, de chènevis ou de chanvre, de lin, de sésame, de cameline et toutes autres graines oléagineuses non spécialement tarifées	le last.	5.00	4.25
	GRAISSES, suifs, dégras, saindoux etc., à l'exception de la stéarine	100 kil.	3.50	2.50
	HUILES de baleine, de chien marin, de cachalot et de spermaceti .	l'hectolitre.	16.00	14.00
	HUILE DE PALME	100 kil.	3.50	2.50
§ 4.	SUCRE BRUT DE CANNE, originaire des possessions Néerlandaises aux Indes Orientales	id.	4.25	2.50

Vu, pour être annexé au traité de ce jour.
La Haye, le 29 Juillet 1846.

(*L. S.*) DE LA SARRAZ.
(*L. S.*) J. C. BAUD.
(*L. S.*) F. A. VAN HALL.

(*L. S.*) WILLMAR.
(*L. S.*) MERCIER.

PROTOCOLE.

Les négociations relatives aux rapports commerciaux entre les Pays-Bas d'une part et la Belgique d'autre part, ayant amené la conclusion d'un traité de commerce et de navigation entre les deux parties, les plénipotentiaires de Leurs Majestés le Roi des Pays-Bas et le Roi des Belges se sont réunis aujourd'hui pour la signature de ce traité.

Avant de procéder à cet acte, les plénipotentiaires respectifs ont également arrêté les dispositions suivantes, qu'ils n'ont pas jugé de nature à être comprises dans le traité et que dès-lors ils ont consignées dans le présent protocole.

§ 1. Les deux Gouvernements s'engagent, chacun en ce qui le concerne, à ne pas soumettre les marchandises à l'égard desquelles il est stipulé dans le traité de ce jour, à un régime de douane différent de celui qui existe en général pour les autres marchandises, sauf les exceptions comprises dans les litt. suivants.

a. En ce qui concerne les vins de France et du Rhin, mentionnés à l'art. 19 du traité, le principe de la justification d'origine est admis et sera réglé de commun accord, s'il y a lieu, mais provisoirement il ne sera appliqué qu'aux vins de France et du Rhin qui, préparés de manière à imiter des vins d'autres pays, auraient perdu leur caractère propre et distinctif.

L'origine de ces vins sera constatée par la production en original ou en copie officielle d'un certificat délivré, soit par l'administration communale du lieu où l'imitation ou la préparation s'est opérée exclusivement avec des vins de France ou du Rhin, soit par le chef de la douane ou le consul Néerlandais ou Belge du port de provenance, et par un certificat dressé par l'expéditeur dans les Pays-Bas ou en Belgique et affirmé par le receveur du bureau de consommation du lieu de chargement, qui s'assurera de l'origine en se faisant exhiber les registres et factures de l'expéditeur, ou de toute autre manière. Ce certificat aura la forme du modèle A, annexé au présent protocole.

b. Les bois sciés et non sciés venant du Rhin et originaires des Etats du Zollverein, ne seront admis aux droits de faveur mentionnés au § 2 de l'art. 14 du traité, que pour autant que l'origine en soit constatée au bureau d'entrée en Belgique, par la production d'un certificat dressé par l'expéditeur dans les Pays-Bas et affirmé par le receveur des douanes du lieu de chargement, qui s'assurera de l'origine en se faisant exhiber les registres et factures de l'expéditeur, ou de toute autre manière (certificat modèle A).

c. L'origine du coton en laine et du sucre brut de canne, originaires des colonies Néerlandaises et spécifiés respectivement aux §§ 3 et 4 de l'art. 14 du traité, sera constatée au bureau d'entrée en Belgique au moyen d'un certificat modèle B.

La provenance des autres marchandises désignées au § 3 du même article du traité, sera justifiée au bureau d'entrée en Belgique par la production de la charte-partie, du manifeste ou du connaissement, visé par le chef de la douane du lieu d'expédition dans les Pays-Bas.

d. A l'égard des marchandises dont le droit général d'importation dans le pays où elles sont introduites, ne dépasse pas le montant cumulé des droits réduits en faveur de l'autre pays et des droits qui frappent dans celui-ci les produits similaires étrangers, il ne sera exigé, de part et d'autre, qu'une attestation du receveur des douanes du bureau de sortie, constatant que la marchandise n'est pas exportée en transit, ou ne provient pas d'un entrepôt. Cette attestation sera conforme au modèle C.

Les marchandises dont les droits d'importation sont réduits et qui ne remplissent pas la condition mentionnée plus haut, ne seront réciproquement admises aux droits fixés par le traité, que pour autant que l'origine Néerlandaise ou Belge en soit justifiée au bureau d'entrée, par la production d'un certificat, conforme au modèle D, constatant que les marchandises sont originaires du pays d'où l'importation se fait. Ce mode de justification est également applicable aux céréales et aux perches de sapin, originaires du Duché de Limbourg, mentionnés à l'art. 23 du traité.

e. Il est convenu, que si plus tard le besoin se faisait sentir de modifier les dispositions qui précèdent, d'autres mesures seraient arrêtées de commun accord entre les deux Gouvernements.

§ 2. Les chapeaux dont le fond est en feutre et la peluche en soie, importés de Belgique dans les Pays-Bas, seront soumis au droit fixé pour les chapeaux de soie.

§ 3. Les facilités dont les pêcheurs Néerlandais du Zwin ont joui

antérieurement au 1er Janvier 1846, pour l'importation en Belgique des produits de leur pêche, seront rétablies sur l'ancien pied, sans préjudice, toutefois, des dispositions du règlement relatif à la pêche et au commerce de pêcherie, arrêté à Anvers le 20 Mai 1843.

§ 4. Le Gouvernement des Pays-Bas désignera près de l'écluse d'Isabelle un lieu d'amarrage et de déchargement, où les bateaux Belges et Néerlandais qui font la pêche dans le Braakman, pourront débarquer les salicoques, sauf de se conformer aux mesures de police établies pour prévenir les abus.

Les dispositions des règlements existants relativement à l'importation en Belgique du poisson provenant de la pêche du Braakman, continueront à être appliquées aux salicoques dont il s'agit, qu'elles soient fraiches ou cuites.

§ 5. Il est entendu que le poisson provenant de la pêche de l'Escaut Occidental, et mentionné à l'art. 16 du règlement du 20 Mai 1843, n'est pas compris dans la quantité de poisson frais dont l'importation d'un pays dans l'autre est admise à des droits de faveur, en vertu de l'art. 18 du traité.

§ 6. Il est également entendu, que par la stipulation du premier alinéa de l'art. 24 du traité il n'est dérogé en aucune manière aux traités antérieurement conclus, soit par la Belgique, soit par les Pays-Bas avec d'autres puissances.

§ 7. Les plénipotentiaires sont convenus que les dispositions du présent protocole auront la même durée que celles du traité auquel il se rapporte; qu'il sera soumis aux hautes parties contractantes, en même temps que le dit traité, et que les promesses et arrangements qui y sont contenus, seront censés avoir obtenu la ratification des gouvernements respectifs, dès que celle du traité même aura eu lieu.

Il a été procédé ensuite à la lecture des deux exemplaires du traité, lesquels ayant été trouvés conformes, ont été signés par les plénipotentiaires respectifs et scellés de leurs cachets.

Fait à la Haye, expédié en double et signé le 29 Juillet 1846.

(*L. S.*) DE LA SARRAZ. (*L. S.*) WILLMAR.
(*L. S.*) J. C. BAUD. (*L. S.*) MERCIER.
(*L. S.*) F. A. VAN HALL.

(Ce Traité a été ratifié par S. M. le Roi des Pays-Bas le 19 *Août* 1846 *et par S. M. le Roi des Belges le* 16 *du même mois. Il a été dénoncé en* 1850.)

1846. 1/13 Sept.

N°. 222. *Traité de commerce et de navigation entre les Pays-Bas et la Russie, conclu le* 1/13 *Septembre* 1846.

(Journal Officiel 1846, n°. 62.)

AU NOM DE LA TRÈS-SAINTE ET INDIVISIBLE TRINITÉ.

S. M. le Roi des Pays-Bas, d'une part, et S. M. l'Empereur de toutes les Russies, d'autre part, également animés du désir d'affermir et d'étendre autant que possible les relations d'amitié et de bonne intelligence, ainsi que celles de commerce et de navigation qui existent si heureusement entre

les deux Etats et leurs sujets respectifs, et voulant garantir à ceux-ci l'effet des négociations poursuivies depuis longtemps entre les deux gouvernements, ont nommé des plénipotentiaires pour conclure un traité à cet effet, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur Guillaume baron Mollerus, Commandeur etc., Son chambellan et Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près de S. M. l'Empereur de toutes les Russies, et S. M. l'Empereur de toutes les Russies, le sieur Charles Robert comte de Nesselrode, Son Chancelier de l'Empire et conseiller privé actuel, membre du conseil de l'empire, Chevalier Grand'croix etc.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Il y aura liberté réciproque de commerce et de navigation pour les navires et sujets de S. M. le Roi des Pays-Bas et ceux de S. M. l'Empereur de toutes les Russies, dans toutes les parties de leurs Etats respectifs où la navigation et le commerce sont permis à présent ou seront permis à l'avenir aux sujets et navires de quelque autre nation.

Art. 2. Les sujets des deux hautes parties contractantes pourront entrer librement dans les ports, mouillages et rades appartenant aux territoires respectifs, et où le commerce étranger est permis. Ils pourront séjourner ou résider dans quelque partie que ce soit des dits territoires, pour y vaquer à leurs affaires, et ils jouiront à cet effet pour leurs personnes et leurs biens de la même protection et sécurité que les nationaux, à la condition toutefois de se soumettre aux lois et ordonnances établies et en particulier aux règlements de commerce et de police en vigueur. Ils ne seront pas soumis, à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux Etats, à des droits, taxes ou impôts, sous quelque dénomination que ce soit, autres ni plus élevés que ceux qui sont ou pourront être perçus au même titre sur les nations les plus favorisées. De la même manière ils jouiront en matière de commerce de tous les privilèges, immunités et autres faveurs quelconques, dont jouissent ou jouiront les nations les plus favorisées.

Art. 3. Les sujets des hautes parties contractantes pourront, dans toute l'étendue des deux Etats respectifs, disposer librement de leurs biens et propriétés par vente, échange, donation, testament ou de toute autre manière licite; ils jouiront sous ces différents rapports des mêmes privilèges et libertés que les nationaux; ils pourront aussi transférer leurs propriétés d'un pays dans l'autre, sans être assujettis dans ces cas ou circonstances à des retenues ou à des impositions autres ou plus fortes, que celles établies ou à établir sur les nationaux. En cas de décès, et si les héritiers ne se trouvent pas sur les lieux, les consuls de la nation à laquelle appartenait le défunt, ou, à leur défaut, les autorités compétentes locales, prendront provisoirement les mêmes soins des biens délaissés, qui seraient pris en pareil cas des biens d'un natif du pays, jusqu'à ce que l'héritier légitime ait pris les mesures nécessaires pour se faire mettre en possession de l'héritage. Toute contestation relative à une succession sera jugée jusqu'à la dernière instance selon les lois et par les juges du pays où la succession est ouverte.

Art. 4. Les sujets de S. M. le Roi des Pays-Bas dans les Etats de S. M. l'Empereur de toutes les Russies pourront librement faire eux-mêmes leurs propres affaires ou les commettre à la gestion des personnes de leur choix,

nommer leurs courtiers, facteurs ou agents; et les sujets de S. M. Royale ne seront tenus de payer aucun salaire ou aucune rémunération à une personne quelconque qui ne soit de leur choix.

Pleine et entière liberté est garantie en toute circonstance à l'acheteur et au vendeur, de traiter ensemble et de fixer le prix d'un effet ou d'une marchandise quelconque, importée dans les Etats de S. M. l'Empereur de toutes les Russies ou exportée de ces mêmes Etats, sauf les affaires pour lesquelles les lois et usages du pays exigent l'intervention d'agents spéciaux.

Les sujets de S. M. l'Empereur de toutes les Russies jouiront, dans les Etats de S. M. le Roi des Pays-Bas, des mêmes priviléges et sous les mêmes conditions.

Art. 5. Les navires Néerlandais de quelque lieu qu'ils viennent, qui entreront sur lest ou chargés dans les ports de la Russie et du Grand-Duché de Finlande, ou qui en sortiront, et réciproquement les navires Russes de quelque lieu qu'ils viennent, qui entreront sur lest ou chargés dans les ports du Royaume des Pays-Bas en Europe ou qui en sortiront, seront traités sur le pied des nationaux, en ce qui concerne le droit de tonnage, de pavillon, de port, d'ancrage, de pilotage, de remorque, de balise, d'écluse, de canal, de quarantaine, d'entrepôt ou autre charge de quelque nature que ce soit, prélevés au nom ou au profit du gouvernement, des fonctionnaires publics, communautés ou établissements quelconques.

Les navires qui, entrés dans un port de l'un des deux Etats, passent de ce port dans un ou plusieurs autres ports du même Etat, soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison, soit pour y composer ou compléter leur chargement, seront dans ces ports affranchis du droit de tonnage, s'ils justifient avoir déjà acquitté ce droit dans le port de leur entrée.

Seront complètement affranchis du droit de tonnage et d'expédition dans les ports des deux Etats respectifs, les navires qui, entrés avec chargement en relâche forcée dans un port, en sortiront sans avoir rompu charge ou fait aucune opération de commerce.

En cas de relâche forcée ne seront pas considérés comme opération de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire en cas d'innavigabilité du premier, ainsi que les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages.

Art. 6. Les marchandises de toute nature, quelle qu'en soit l'origine, importés sur des navires Néerlandais d'un port du Royaume des Pays-Bas ou de tout autre port dans un port de Russie ou du Grand-Duché de Finlande, ainsi que les marchandises de toute nature, sans distinction d'origine, exportées des ports de la Russie et du Grand-Duché de Finlande, sur des navires Néerlandais, pour les ports du Royaume des Pays-Bas ou pour tout autre port, ne payeront dans les ports de la Russie et ceux du Grand-Duché de Finlande, d'autres ni de plus forts droits que ceux qui seraient dus en cas d'importation, d'exportation ou de transit des mêmes marchandises par navires Russes.

Par contre les marchandises de toute nature, quelle qu'en soit l'origine, importées directement sur des navires Russes d'un port de l'empire Russe ou du Grand-Duché de Finlande dans un port du Royaume des Pays-Bas en Europe, ainsi que les marchandises de toute nature sans distinction d'origine, exportées directement des ports du Royaume des Pays-Bas en Europe, sur des navires Russes, pour les ports de la Russie ou du Grand-

Duché de Finlande, ne payeront dans les ports Néerlandais d'autres ni de plus forts droits que ceux qui seraient dus en cas d'importation, d'exportation ou de transit par navires Néerlandais.

Art. 7. En considération de ce que les bâtiments Néerlandais arrivant directement d'autres pays que ceux appartenant aux hautes parties contractantes, sont admis avec leurs cargaisons dans les ports de la Russie et ceux du Grand-Duché de Finlande, sans payer d'autres droits quelconques que ceux que payent les bâtiments Russes, et en considération des avantages que sous ce rapport le présent traité accorde au commerce Néerlandais il a été convenu entre les hautes parties contractantes:

1°. Que les sujets et navires Russes auront le droit d'exercer le cabotage dans toute l'étendue du Royaume des Pays-Bas en Europe, concurremment avec les bâtiments nationaux et sous les mêmes conditions.

A cet effet tous les ports praticables pour des navires de mer leur seront ouverts, sans que les sujets et navires Néerlandais puissent jouir sous ce rapport d'aucune réciprocité sur les côtes ou dans les ports de la Russie ou du Grand-Duché de Finlande.

2°. Que les navires Russes venant d'un port de la Russie et chargés au moins pour la moitié de chanvre, de lin, de bois, de goudron ou de poix, jouiront dans les ports des Pays-Bas d'une diminution de vingt pour cent sur les droits de pilotage dus par les navires nationaux en vertu du tarif général.

3°. Qu'en sus de la déduction de fl. 2 par laste sur les droits d'importation accordée en faveur du pavillon national, les blés importés des ports de Russie ou du Grand-Duché de Finlande dans les ports des Pays-Bas, sur des navires Russes ou Néerlandais, jouiront d'une diminution extraordinaire de dix pour cent des dits droits tels qu'ils sont dus par les navires nationaux.

4°. De plus S. M. le Roi des Pays-Bas consent que les produits du sol et de l'industrie de la Russie jouiront, à leur importation dans les colonies Néerlandaises, de tous les avantages et faveurs qui sont actuellement ou qui seront par la suite accordés aux produits du sol et de l'industrie de toute autre nation Européenne la plus favorisée, et qu'en tout point les bâtiments Russes soient dans les colonies Néerlandaises, à leur entrée, pendant leur séjour, ainsi qu'à leur sortie, sans distinction s'ils arrivent sur lest ou avec chargement, de tout port quelconque, traités comme ceux de toute autre nation Européenne la plus favorisée.

En outre S. M. le Roi des Pays-Bas s'engage à faire jouir les navires Russes de tout avantage ultérieur, qu'il serait dans le cas d'accorder aux bâtiments d'une autre nation par rapport à la navigation indirecte, et cela sans aucune restriction ni compensation, même si cet avantage avait été acquis à des conditions onéreuses, bien entendu toutefois que dans ce cas les concessions énoncées ci-dessus sous les numéros 1, 2 et 3 seront considérées comme abolies.

Art. 8. En conséquence des stipulations contenues dans les articles 5, 6 et 7 ci-dessus, S. M. l'Empereur de toutes les Russies déclare que les dispositions de l'oukase du 19 Juin 1845 ne seront en aucune façon applicables au commerce direct ou indirect et à la navigation soit directe ou indirecte du Royaume des Pays-Bas. Et de son côté S. M. le Roi des Pays-Bas déclare que les primes, remboursements de droits, ou autres avantages de ce genre, accordés par les lois du pays à l'importation ou l'expor-

tation par bâtiments nationaux, seront accordés de même lorsque l'importation ou l'exportation directe se fera par bâtiments Russes.

Art. 9. La nationalité des bâtiments sera admise, de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons ou bateliers.

Art. 10. En tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et déchargement dans les ports, bassins, rades ou hâvres, fleuves, rivières et canaux de l'un des deux Etats, il ne sera accordé aux nationaux aucune faveur ou privilége qui ne le soit également à ceux de l'autre Etat.

Lorsque les navires auront effectué le débarquement de leurs cargaisons, ou qu'ils auront pris d'autres chargements, il ne sera mis aucun empêchement à leur départ, et les autorités compétentes auront soin que la délivrance et l'expédition des passeports dont les capitaines ont à se pourvoir, n'éprouve aucun retard; sauf toutefois les poursuites judiciaires auxquelles donneraient lieu, soit des créances du gouvernement ou de particuliers, soit des délits commis par quelque individu de l'équipage.

Art. 11. Dans les Etats de l'une des hautes parties contractantes, les produits du sol ou de l'industrie de ceux de l'autre partie ne seront frappés de droits d'importation autres ni plus élevés que ceux que les mêmes articles, provenant d'autres pays, payent actuellement ou payeront par la suite.

Le même principe sera réciproquement observé à l'égard de l'exportation, et il ne sera fait non plus aucune défense d'importation, d'éxportation ou de transit, relativement à quelques produits du sol et de l'industrie des deux pays, qui ne s'étendrait pas en même temps aux produits similaires de toute autre nation.

Les hautes parties contractantes s'engagent réciproquement à n'accorder en matière de commerce, de douane et de navigation, ni faveur, ni priviléges, ni franchises aux sujets de quelque autre Etat, qui ne seront pas également et dans le même temps étendus aux sujets de l'autre partie contractante, et ce gratuitement si la concession est gratuite, ou moyennant compensation ou équivalent, aussi exact que possible, si la concession est conditionnelle.

Art. 12. Les hautes parties contractantes s'obligent de n'admettre entre les navires de leurs Etats respectifs, à raison de leur nationalité, aucune distinction dans l'achat des produits ou autres objets de commerce importés par ces navires; il ne sera accordé sous ce rapport ni directement, ni indirectement, par l'une des hautes parties contractantes, ni par aucune société, corporation, ni agent agissant en leur nom ou sous leur autorité, aucun privilége ni préférence aux importations par navires nationaux.

Art. 13. En cas de naufrage ou d'avarie, chacune des hautes parties contractantes procurera aux navires de l'autre, soit bâtiments de guerre, soit bâtiments marchands, les mêmes secours et assistance qui seraient donnés en pareils cas à ses propres navires.

Les navires échoués ou partie d'iceux, de même tout ce qui appartient à l'armement et à l'avitaillement, comme tous les objets et marchandises qui auront été sauvés, ou bien les sommes qui en seront provenues en cas de vente, seront fidèlement rendus et mis à la disposition des propriétaires ou de leurs fondés de pouvoirs dûment autorisés.

Dans le cas que les propriétaires ou leurs fondés de pouvoirs ne se trouveraient pas sur les lieux, les dits objets et marchandises, ou les sommes provenues de leur vente, comme aussi tous les papiers trouvés à bord des navires ou bâtiments naufragés, seront délivrés au consul Néerlandais ou Russe dans le ressort duquel le naufrage aura eu lieu. Les dits consuls, propriétaires ou fondés de pouvoirs ne payeront d'autres frais que ceux qui auront été faits pour sauver les effets, et en sus le droit de sauvetage qui aurait dû être payé en cas de naufrage d'un bâtiment national. Les marchandises et autres objets ne seront soumis à aucun droit, à moins qu'ils ne soient admis à la consommation.

Art. 14. Les deux hautes parties contractantes s'accordent mutuellement le droit d'envoyer dans les ports et villes commerçantes de leurs Etats respectifs des consuls, vice-consuls et agents commerciaux nommés par elles, qui jouiront des mêmes priviléges, pouvoirs et exemptions dont jouissent ceux des nations les plus favorisées; mais dans le cas où quelques uns de ces consuls voudraient exercer le commerce, ils seront tenus de se soumettre aux mêmes lois et usages auxquels sont soumis dans le même lieu, par rapport à leurs transactions commerciales, les particuliers de leur nation et les sujets des Etats les plus favorisés.

Il est spécialement entendu que, lorsqu'une des parties contractantes choisira pour son agent consulaire, pour résider dans un port ou une ville commerçante de l'autre partie, un sujet de celle-ci, ce consul ou agent continuera à être considéré, malgré sa qualité de consul étranger, comme sujet de la nation à laquelle il appartient, et qu'il sera par conséquent soumis aux lois et règlements qui régissent les nationaux dans le lieu de sa résidence, sans que cette obligation puisse cependant gêner en rien l'exercice de ses fonctions consulaires, ni porter atteinte à l'inviolabilité des archives du consulat.

Art. 15. Les dits consuls, vice-consuls et agents commerciaux seront autorisés à requérir l'assistance des autorités locales pour la recherche, l'arrestation, la détention et l'emprisonnement des déserteurs des bâtiments de guerre et marchands de leur pays. Ils s'adresseront à cet effet aux tribunaux, juges et officiers compétents, et réclameront par écrit les déserteurs sus-mentionnés en prouvant, par la communication des registres des bâtiments ou rôles des équipages ou par d'autres documents officiels, que ces individus ont fait partie des dits équipages. Cette réclamation ainsi prouvée, l'extradition ne sera point refusée, à moins que l'individu ne soit sujet du pays où la désertion a eu lieu; ces déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, seront mis à la disposition des dits consuls, vice-consuls ou agents commerciaux, et pourront être renfermés dans les prisons publiques à la réquisition et aux frais de ceux qui les réclament, pour être retenus jusqu'au moment où ils pourront être rendus aux bâtiments auxquels ils appartiennent, ou pour être renvoyés dans leur pays sur des bâtiments nationaux ou autres. Mais s'ils ne sont pas renvoyés dans l'espace de trois mois, à dater du jour de leur arrestation, ils seront mis en liberté, et ne pourront plus être arrêtés pour la même cause. Toutefois si le déserteur se trouvait avoir commis quelque crime ou délit dans le pays où il à été arrêté, il pourra être sursis à son extradition, jusqu'à ce que le tribunal saisi de l'affaire ait rendu sa sentence, et que celle-ci ait reçu son exécution.

Art. 16. Il est convenu entre les hautes parties contractantes que les

immunités accordées en Russie à différentes compagnies Anglaises, dites *Yacht-Clubs*, sont également accordées aux compagnies Néerlandaises connues sous le nom de *Yacht-Clubs*, et que par réciprocité les compagnies Russes, dites *Yacht-Clubs*, jouiront des mêmes immunités qui ont été accordées aux compagnies Anglaises dans le Royaume des Pays-Bas.

Art. 17. Le présent traité sera en vigueur pendant dix ans, à compter du jour de l'échange des ratifications, et au-delà de ce terme jusqu'à l'expiration de douze mois après que l'une des hautes parties contractantes aura annoncé à l'autre son intention d'en faire cesser les effets.

Art. 18. Les ratifications du présent traité seront échangées à St. Petersbourg dans le délai de deux mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à St. Petersbourg, le 1/13 Septembre de l'an de grâce 1846.

(*L. S.*) MOLLERUS. (*L. S.*) Le comte DE NESSELRODE.

Articles séparés.

Art. séparé I. Les relations commerciales de la Russie avec les Royaumes de Suède et de Norvège étant réglées par des conventions spéciales, faisant exception aux règlements existant pour le commerce étranger, en général, les deux hautes parties contractantes, voulant écarter de leurs relations commerciales toute espèce d'équivoque ou de motif de discussion, sont convenues que ces stipulations spéciales accordées au commerce de la Suède et de la Norvège, en considération des avantages équivalents accordés par ces pays au Grand-Duché de Finlande, ne pourront en aucun cas être invoquées au profit du commerce ou de la navigation du Royaume des Pays-Bas.

Art. séparé II. Il est entendu de même que ne seront pas censés déroger au principe de réciprocité, qui est la base du présent traité, les franchises, immunités et priviléges mentionnés ci-après, savoir:

1°. la franchise dont jouissent les vaisseaux construits en Russie et appartenant à des sujets Russes, lesquels pendant les trois premières années sont exempts des droits de navigation;

2°. Les exemptions de la même nature accordées dans les ports Russes de la mer Noire et de celle d'Azoff, et du Danube, aux bâtiments Turcs venant des ports de l'empire Ottoman situés sur la mer Noire, et ne jaugeant pas au-delà de quatre-vingts lastes;

3°. la faculté accordée aux habitants de la côte du gouvernement d'Archangel, d'importer en franchise ou moyennant des droits modérés, dans les ports du dit gouvernement, du poisson sec ou salé, ainsi que certaines espèces de fourrures, et d'exporter de la même manière des blés, cordes et cordages, du goudron et du ravendouc;

4°. le privilége de la compagnie Russe-Américaine;

5°. celui des compagnies de Lubeck et du Hâvre pour la navigation à vapeur.

Art. séparé III. Par contre ne seront pas censés déroger au principe de réciprocité, formant la base du présent traité, les priviléges suivants:

1°. les priviléges et faveurs équivalents qui pourraient être accordés par la suite par le gouvernement Néerlandais à ses sujets, dans le but d'encourager la construction nationale des bâtiments de commerce, ou bien une branche spéciale de cette industrie.

Il en sera de même:

2°. pour les immunités ou priviléges à accorder aux compagnies Néerlandaises pour la navigation à vapeur.

Les trois présents articles séparés auront la même force et valeur que s'ils étaient insérés mot à mot dans le traité de ce jour.

Ils seront ratifiés et les ratifications en seront échangées en même temps.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs les ont signés et y on apposé le sceau de leurs armes.

Fait à St. Pétersbourg, le 1/13 Septembre de l'an de grâce 1846.

(*L. S.*) MOLLERUS. (*L. S.*) Le comte de NESSELRODE.

(Ce Traité a été ratifié par S. M. le Roi des Pays-Bas le 4 Octobre et par S. M. l'Empereur de Russie le 25 Septembre 1846. Les actes de ratification ont été échangés le 18/30 Octobre 1846 à St. Petersbourg.)

A l'occasion de la conclusion du Traité ci-dessus les deux plénipotentiaires, au nom et avec l'approbation de leurs gouvernements, ont échangé les Notes suivantes, contenant quelques réserves mutuelles.

Au moment de procéder avec monsieur le baron de Mollerus, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de S. M. le Roi des Pays-Bas, à la signature du traité de commerce et de navigation de ce jour, le soussigné, Chancelier de l'Empire, croit devoir exprimer par écrit quelques réserves dont il a déjà eu l'honneur d'entretenir monsieur l'Envoyé des Pays-Bas durant le cours de la négociation.

Il est entendu nommément:

1°. que la clause de l'art. 11 du traité, qui stipule que les produits du sol ou de l'industrie des Etats de l'une des hautes parties contractantes ne seront pas frappés dans les Etats de l'autre de droits d'importation ou d'exportation autres, ni plus élevés, que ceux que les mêmes articles, provenant d'autres pays, payent actuellement ou payeront par la suite, — que cette clause ne sera pas invoquée dans les douanes de l'Empire de Russie en faveur du hareng Hollandais;

2°. que de la même manière l'oukase impérial du 9 Juillet 1842, qui accorde une réduction de droits à quelques produits du sol et de l'industrie de la Prusse, importés par la frontière sèche de l'Empire, ainsi qu'à quelques espèces de céréales Prussiennes apportées par mer, mais avec des certificats constatant leur origine, ne pourra pas être invoqué en faveur des mêmes articles provenant du sol ou de l'industrie du Royaume des Pays-Bas; — que par contre

3°. la réserve exprimée à l'article séparé 1 du traité de ce jour n'empêchera pas que le sel importé sur des bâtiments Néerlandais à St. Petersbourg, à Réval et dans les ports de Livonie et de Courlande, ne puisse y être mis en entrepôt pour un an et aux mêmes conditions auxquelles cette faculté est accordée aux nations les plus favorisées.

Le soussigné a l'honneur d'offrir à monsieur le baron de Mollerus l'assurance de sa considération très distinguée.

St. Petersbourg, le 1/13 Septembre 1846.

NESSELRODE.

En réponse à la note que S. Exc. le Chancelier de l'Empire comte de Nesselrode lui a fait l'honneur de lui adresser en date du 1/13 Septembre 1846, le soussigné, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentaire de S. M. le Roi des Pays-Bas, déclare adhérer au nom de son Gouvernement, aux réserves qui y sont exprimées, comme faisant partie du traité de commerce et de navigation, signé sous la date d'aujourd'hui 1/13 Septembre 1846; réserves exprimées dans la dite note par ces mots:

Il est entendu nommément:

1°. que la clause de l'article 11 du traité qui stipule que les produits du sol ou de l'industrie des Etats de l'une des hautes parties contractantes ne seront pas frappés dans les Etats de l'autre de droits d'importation ou d'exportation autres, ni plus élevés, que ceux que ces mêmes articles, provenant d'autres pays, payent actuellement ou payeront par la suite, — que cette clause ne sera pas invoquée dans les douanes de l'Empire de Russie en faveur du hareng Hollandais;

2°. que de la même manière l'oukase impérial du 9 Juillet 1842, qui accorde une réduction de droits à quelques produits du sol et de l'industrie de la Prusse, importés par la frontière sèche de l'Empire, ainsi qu'à quelques espèces de céréales Prussiennes apportées par mer, mais avec des certificats constatant leur origine, ne pourra pas être invoquée en faveur des mêmes articles provenant du sol ou de l'industrie du Royaume des Pays-Bas; — et que par contre

3°. la réserve exprimée à l'article séparé I du traité de ce jour n'empêchera pas que le sel importé sur des bâtiments Néerlandais à St. Pétersbourg, à Réval et dans les ports de Livonie et de Courlande, ne puisse y être mis en entrepôt pour un an et aux mêmes conditions auxquelles cette faculté est accordée aux nations les plus favorisées.

Le soussigné saisit cette occasion pour avoir l'honneur de renouveler à S. Exc. le Chancelier de l'Empire les assurances de sa très haute considération.

St. Petersbourg, le 1/13 Septembre 1846.

MOLLERUS.

1846.
9 Sept.

N°. 223. *Publication du Gouverneur-Général des Indes Orientales Néerlandaises, par laquelle la ville de Macassar est déclarée port franc; en date du* 9 *Septembre* 1846.

(*Traduction.*)

Le Ministre d'Etat, Gouverneur-Général des Indes Néerlandaises, etc.

Désirant favoriser le développement du commerce et de l'industrie des nombreuses îles et possessions qui appartiennent aux Indes Néerlandaises,

en établissant un grand centre propre au commerce d'échange, où ces îles et possessions trouveront un débouché facile pour leurs produits, ainsi que l'occasion de se fournir de tout ce dont elles ont besoin;

Considérant que la ville de Macassar, par son excellente situation, par sa bonne rade et par l'esprit mercantile de sa population, paraît destinée, plus qu'aucune autre place des Indes Orientales Néerlandaises, à devenir un grand centre pour le trafic de ces possessions, tant entre elles qu'avec les pays voisins;

Et voulant lever tous les obstacles qui entravent l'entière jouissance des avantages naturels qu'offre la ville de Macassar, et qui empêchent le développement du commerce;

A trouvé bon et entendu d'arrêter:

1°. Qu'à partir du 1er Janvier 1847 la ville de Macassar sera un port franc où toutes les marchandises quelconques et sans distintion de pavillon pourront être librement importées et exportées, sans être assujetties au payement de quelque droit, soit de la cargaison, soit de tonnage, de port ou d'ancrage pour les navires, et sans que les commerçants soient tenus à l'observation d'aucune formalité à l'égard de droits d'entrée et de sortie;

2°. Que, par conséquent, le règlement sur l'importation, la vente et la possession d'armes à feu et de poudre à canon, arrêté par Décret du 8 Août 1828, cessera d'être en vigueur pour le port et la ville de Macassar, et qu'ainsi la libre importation et exportation de munitions de guerre y sera également permise;

3°. Que l'importation et l'exportation de l'opium n'y sera non plus assujetti à aucun droit ni restriction, bien entendu, toutefois, que ceux qui font le commerce de cet article devront de soumettre aux ordonnances locales, arrêtées dans l'intérêt de la régie de l'opium;

4°. Que les droits de reconnaissance établis par l'article 20 de la Publication du 28 Août 1818 et par le Décret du 4 Octobre 1819, ainsi que l'imposition au bénéfice de l'hôpital Chinois, établie par le Décret du 5 Mars 1832, ne seront plus perçus des jonques Chinoises, qui sont déchargées à Macassar;

5°. Que dans les autres ports situés dans les districts Néerlandais près de Macassar, il ne sera plus perçu de droit d'entrée et de sortie, des marchandises qui sont importées à Macassar ou exportées de cette ville par des bâtiments indigènes; les navires gréés à l'Européenne étant exclus des autres ports susdits;

6°. Que le Gouverneur de Macassar pourra permettre à des étrangers de résider en cette ville pour faire le commerce, jusqu'à ce que cette permission leur sera retirée.

Mande et ordonne, etc.

Donné à Buitenzorg, le 9 Septembre 1846.

J. J. Rochussen.

1846. 9 Oct. / 3 Déc.

N°. 224. *Déclaration ultérieure*, *concernant l'article* 5 *du traité de limites entre les Pays-Bas et le Hanovre du* 2 *Juillet* 1824, *signée les* 9 *Octobre et* 3 *Décembre* 1846.

(Journal Officiel, 1847, n°. 2.)

VERKLARING.

Naardien het wenschelijk voorgekomen is, in het belang der grensbewoners, dat nog eenige nadere wijzigingen gebragt worden in de bepalingen van art. 5 van het grenstractaat, den 2den Julij 1824 tusschen de Koningrijken van Nederland en Hannover gesloten, als ook in de nadere schikking deswege in 1836 getroffen, zoo zijn de wederzijdsche Regeringen overeengekomen het volgende te verklaren:

1°. Het in art. 5 van het voorschreven grenstractaat vervat verbod, om in de toekomst nader bij de grenslijn, dan op een afstand van 376 Nederlandsche ellen en 7 palmen of 100 Rhijnlandsche roeden, particuliere gebouwen op te rigten, wordt in het algemeen in stand gehouden en vindt meer bepaald dáár deszelfs geheele strenge toepassing, waar zich op een afstand van 100 Rhijnlandsche roeden van de grenzen nog geene neêrzettingen bevonden;

2°. Hetzelfde geldt ten aanzien van de oprigting tegen het verbod, van nieuwe woonhuizen (huizen met eenen haard), ook dáár, waar bereids neêrzettingen aangetroffen worden;

3°. De gebouwen door brand of op eenige andere wijze vernield, mogen op de oude plaats weder hersteld worden;

4°. Den eigenaren blijft het daarbij vergund de bouwplaats te verleggen, mits dat het nieuwe gebouw opgerigt worde op een afstand verder van de grenzen verwijderd dan het oude gebouw was;

ERKLAERUNG.

Nachdem für angemessen erachtet worden, in den Bestimmungen des Art. 5 des am 2 Juli 1824 zwischen dem Königreiche Hannover und dem Königreiche der Niederlande abgeschlossenen Grenzvertrages, so wie der bezüglichen weitern Uebereinkunft vom Jahre 1836, zu Gunsten der beiderseitigen Grenzbewohner einige fernere Modificationen eintreten zu lassen, so sind die beiderseitigen Regierungen zu diesem Zwecke wegen folgender Puncte übereingekommen:

1°. Das im Art. 5 des Grenztractats enthaltene Verbot, in Zukunft näher als 100 Rheinländische Ruthen oder 376 Niederländische Ellen und 7 Palmen an der Grenzlinie Privatgebäude zu errichten, wird im Allgemeinen aufrecht erhalten, und findet namentlich da in seiner ganzen Strenge Anwendung, wo in einer Entfernung von 100 Rheinl. Ruthen auf beiden Seiten der Grenze noch keine Ansiedlungen sich befinden;

2°. Dasselbe gilt von der verbotswidrigen Errichtung neuer *Wohngebäude* (Gebäude mit einem Heerde) auch da, wo bereits Ansiedlungen anzutreffen sind;

3°. Gebäude, welche durch Feuersbrunst oder auf sonstige Art zerstört werden, dürfen auf der alten Baustelle wieder hergestellt werden;

4°. Dabei bleibt den Eigenthümern gestattet, den Bauplatz zu verlegen, sofern das neue Gebäude weiter als das alte von der Grenze entfernt errichtet wird;

5°. Het wederoprigten of verplaatsen van het gebouw geschiedt eerst na voorafgaande aangifte bij de bevoegde autoriteiten, en nadat derzelver toestemming is verkregen, welke toestemming overal niet zal geweigerd worden, waar het het herstellen van gebouwen op de oude plaats geldt, en voor het verplaatsen van het gebouw niet zonder bijzondere gronden zal ontzegd worden;

5°. Die Wiederherstellung oder Verlegung des Gebäudes geschieht erst nach vorgängiger Anzeige bei der competenten Behörde und nach erfolgter Genehmigung der letztern, welche Genehmigung für die Wiederherstellung auf dem bisherigen Bauplatze überall nicht, und für die Verlegung des Gebäudes nicht ohne besondere Gründe versagt werden wird;

6°. Indien, bij uitzondering van het boven bepaalde onder n°. 1 en 2, nieuwe woonhuizen in nog andere gevallen, dan die vermeld onder n°. 3, op Koninklijk Hannoversch of Koninklijk Nederlandsch grondgebied nader bij de grenslijn, dan op eenen afstand van 100 roeden, zullen opgerigt worden, zoo is eene uitdrukkelijke vergunning beider Regeringen noodig, over het verleenen van dewelke de wederzijdsche provinciale autoriteiten met elkander in overleg zullen treden, en welke, indien het toestaan van eene uitzondering wederzijds aannemelijk bevonden wordt, aan den persoon, die het gebouw wenscht op te rigten, wordt medegedeeld door de provinciale autoriteiten van den Staat, waarin de bouwplaats gelegen is;

6°. Ausnahmen von den obigen Bestimmungen n°. 1 und 2, falls neue Wohnhäuser in noch anderen als den unter n°. 3 erwähnten Fällen auf Königl. Hannoverschem oder auf Königlich Niederländischem Staatsgebiete innerhalb einer Entfernung von 100 Ruthen an der Grenze errichtet werden sollen, bedürfen einer ausdrücklichen Erlaubniss der beiderseitigen Regierungen, über deren Gewährung zwischen den beiderseitigen Provincial-Behörden zu verhandeln, und welche, wenn die Gestattung einer Ausnahme beiderseits zulässig befunden worden, von den Provincial-Behörden des Staatsgebietes, auf dem die Baustelle liegt, dem Baulustigen ertheilt wird;

7°. Het blijft den eigenaren vergund hunne woonhuizen of gebouwen voor derzelver bedrijf en nevengebouwen te vergrooten aan de van de grenzen afgelegene zijde, edoch zonder het aanleggen van eenen nieuwen haard;

7°. Die Erweiterung von Wohn- oder Wirthschafts-und Nebengebäuden nach der von der Grenze abgewendeten Seite, jedoch ohne die Anlage eines neuen Heerdes, bleibt den Eigenthümern gestattet;

8°. Aan de zoodanige kolonisten, die binnen de 100 roeden van de grenzen geene landerijen bezitten, wordt de oprigting vergund van nieuwe gebouwen zonder haard. De wederzijdsche gouvernementen leggen hunnen onderdanen de verpligting op, sub poena van correctionnele straf (Ordnungsstrafe), om te voren hunne hierover gestelde autoriteiten kennis te doen dragen van alle uitbreiding of oprigting van

8°. Denjenigen Colonisten, welche über eine Entfernung von 100 Ruthen von der Grenze hinaus keine Ländereien besitzen, ist der Neubau von Wirthschaftsgebäuden ohne Feuerheerd erlaubt. Die beiden contrahirenden Regierungen werden ihren betheiligten Untherthanen, bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe, zur Pflicht machen, die unter n°. 7 und 8 erwähnten Bau-Erweiterungen und Neubauten vor Beginn derselben bei

nieuwe gebouwen, als vermeld zijn onder n°. 7 en 8; de autoriteiten zullen moeten zorg dragen, dat de vermelde gebouwen niet in strijd zijn met de bepalingen des tractaats;

9°. Om de bij uitzondering te verleenen toestemming te verkrijgen tot het aanleggen van een nieuwen haard, in de gevallen vermeld sub n°. 7 en 8, zal moeten gehandeld worden als is bepaald bij n°. 6;

10°. De tegenwoordig reeds bestaande gebouwen op het wederzijdsch staatsgebied, binnen eenen afstand van 100 roeden van de grenzen, met inbegrip derzulke die tegen de letter van art. 5 van het grenstractaat opgerigt zijn, als ook die gebouwen, waarvan de eindelijke opbouw op Hannoversch grondgebied, op grond van het verbod in het grenstractaat vervat, tot nu toe gestuit of in twijfel getrokken is, mogen behouden of ten einde gebragt worden.

Van de hierna op het grondgebied beider Staten nog op te rigten gebouwen zal wederzijds eene naauwkeurige opgave medegedeeld worden.

Deze verklaring zal in het oorspronkelijke uitgewisseld en bij het grenstractaat worden opgelegd.

's Gravenhage, den 9den October 1846.

De Minister van Buitenlandsche Zaken van Z. M. den Koning der Nederlanden,

(*L. S.*) DE LA SARRAZ.

der vorgesetzten Obrigkeit zur Anzeige zu bringen. Die Obrigkeiten werden angewiesen werden, darauf zu achten, dass die Ausführung jener Bau-Unternehmungen nicht den einschlagenden Vertragsbestimmungen zuwider laufe;

9°. Die Ausnahmsweise zu gestattende Anlegung eines neuen Heerdes in den unter den n°. 7 und 8 erwähnten Fällen erheischt ein Verfahren nach der Bestimmung unter n°. 6;

10°. Die innerhalb 100 Ruthen von der Grenze auf dem beiderseitigen Hoheitsgebiete gegenwärtig bereits vorhandenen, einschliesslich der gegen den Buchstaben des Art. 5 des Grenzvertrages errichteten, wie auch derjenigen Gebäude deren Vollendung auf Hannoverschem Gebiete, mit Rücksicht auf das Verbot des Grenzvertrages, bislang sistirt oder in Frage gestellt worden ist, dürfen beibehalten oder zur Ausführung gebracht werden.

Von den hiernach auf beiderseitigem Staatsgebiete noch auszuführenden Gebäuden wird gegenseitig ein genaues Verzeichniss mitgetheilt werden.

Hierüber wird, mit allerhöchster Genehmigung Sr. Majestät des Königs von Hannover, die gegenwärtige Erklärung ausgestellt, welche im Originale ausgewechselt und dem erwähnten Grenzvertrage beigefügt werden soll.

Hannover, den 3 December 1846.

Königliches Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten,
Vermöge besonderen Auftrags,

v. FALCKE.

N°. 225. *Déclaration explicative de la convention conclue le 7 Juin 1823 entre les Pays-Bas et la Prusse, concernant le transport des criminels, en date du 4 Décembre 1846.* 1846. 4 Déc.

(Archives du Ministère des Affaires Etrangères.)

Les Gouvernements des Pays-Bas et de Prusse ayant reconnu que le § 1 de la convention conclue le 7 Juin 1823 pour le transport des criminels, présente une incertitude par rapport au sens dans lequel doit être entendu le mot de *mille* comme distance pour laquelle on liquidera réciproquement les frais de transport; et désirant écarter à l'avenir l'explication différente donnée par les deux parties à ce mot de *mille*, sont convenus:

de renoncer entièrement à la liquidation réciproque des frais de transport des criminels, telle qu'elle est stipulée au § 1 de la convention du 7 Juin 1823, en laissant à chacun des deux Etats le soin d'effectuer sur son territoire le transport des criminels à ses propres frais.

La présente déclaration signée en double et échangée entre le baron Schimmelpenninck van der Oye, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de S. M. le Roi des Pays-Bas près la Cour de Prusse, et le baron de Canitz et Dallwitz, Ministre d'Etat et de Cabinet de S. M. le Roi de Prusse pour les Affaires Etrangères, etc. — sera considérée comme article supplémentaire de la convention du 7 Juin 1823, laquelle, pour toutes les autres stipulations, non mentionnées dans cette déclaration, continuera à sortir son plein et entier effet.

Ledit article supplémentaire sera mis en vigueur immédiatement après l'échange des présentes déclarations.

Fait à Berlin, ce 4 Décembre 1846.

SCHIMMELPENNINCK VAN DER OYE. CANITZ.

N°. 226. *Arrêté Royal du 21 Décembre 1846, établissant un nouveau Règlement pour les Consuls des Pays-Bas dans les ports de mer.* 1846. 21 Déc.

NOUS, GUILLAUME II, ETC., ETC., ETC.

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères, du 17 de ce mois, n°. 18.

Revu les règlements consulaires du 22 Janvier 1814 et 3 Avril 1818, n°. 121.

Attendu les Arrêtés Royaux du 26 Octobre 1814, n°. 74, et 2 Juin 1816, n°. 60, lesquels sont abrogés par le présent Arrêté, à l'exception de la troisième partie du dernier (1);

---

(1) La troisième partie de l'arrêté du 2 Juin 1816 établit le

« *Tarif d'après lequel les consuls dans les ports et villes de commerce à l'étranger (à l'exception de ceux du Levant et de la Méditerranée, y compris Cadix) pourront percevoir des droits de Consulat:*

« Pour production et visa des lettres de mer et autres papiers de bord, à l'arrivée ou

Nous avons décrété et décrétons, d'établir le nouveau règlement suivant:

---

au départ des navires, par last de deux tonneaux . . . . ƒ 0— 5—0
«Pour passeports à des marins Néerlandais, les indigents exceptés . . . » 2— 0—0
«Pour légalisation, coupure et expédition des lettres de mer, par pièce . » 2—10—0
«Pour un rôle d'équipage, d'un navire de 25 à 50 lasts . . . . » 2— 0—0
de 50 à 100 » . . . . » 3— 0—0
de 100 à 150 » . . . . » 6— 0—0
de 150 à 200 » . . . . » 9— 0—0
de 200 et au-delà . . . . » 12— 0—0
«Le last évalué à deux tonneaux, et le port du navire à calculer d'après «le certificat de jaugeage.
«Pour les certificats d'origine ou autres déclarations de ce genre, pour «autant que les intéressés en désireraient . . . . » 6— 0—0
«Pour l'assermentation des actes, les procès-verbaux etc. pour la première «page à 20 lignes d'écriture . . . . » 1— 0—0
«Pour les autres pages, chacune de 20 lignes . . . . » 0—10—0
«De telle sorte néanmoins que le tout n'excède jamais la somme de ƒ 15.»

Ce tarif a été modifié par plusieurs arrêtés subséquents.

a. L'arrêté du 30 Janvier 1817 porte:

«Quant aux navires qui, soit pour l'acquit des droits de passage, soit pour d'autres causes, viendront à relacher dans un port, sans y charger, décharger, rompre ou compléter charge, le consul, pour le visa des papiers de mer et autres documents de bord, ne jouira, au lieu du droit fixé de cinq sols par last, que d'un florin par navire.»

b. Par l'article 1er de l'arrêté du 31 Juillet 1817 il est statué:

«Que par ampliation du tarif du 2 Juin 1816 les consuls dans les ports et villes de commerce à l'étranger (à l'exception des ports et villes de commerce du Levant et de la Méditerranée, y compris Cadiz), ne pourront réclamer dorénavant des navires, qui déchargent dans un port et prennent un chargement dans un autre, que la moitié du droit de cinq sols par last, accordé pour le visa des lettres de mer et autres papiers de bord, et que la même disposition sera applicable aux bâtiments, qui seront obligés de relacher dans différents ports, soit pour y décharger ou pour y compléter leur cargaison.»

c. Un arrêté du 3 Avril 1818 a établi le

«*Tarif des droits consulaires, que les consuls dans les ports et villes de commerce de la Méditerranée (y compris Cadiz, Séville, San Lucar et les côtes de Mogador), pourront percevoir:*

Pour production et visa de lettres de mer, et autres papiers de bord à l'arrivée ou au départ des navires, par last de deux tonneaux . . . . ƒ 0.25
Pour passeport à des gens de mer des Pays-Bas, excepté à ceux indigents . » 2.00
Pour légalisation, coupure et expédition des lettres de mer, par pièce . . . » 2.50
Pour un rôle de montre d'un navire de 25 à 50 lasts . . . . » 2.00
de 50 à 100 » . . . . » 3.00
de 100 à 150 » . . . . » 6.00
de 150 à 200 » . . . . » 9.00
de 200 et au-delà . . . . » 12.00
Le last évalué à deux tonneaux et le port du navire à calculer d'après les certificats de jaugeage.
Pour les certificats d'origine et autres déclarations de ce genre, pour autant que les intéressés en désireraient:
Si la valeur est au dessous de ƒ 600 . . . . » 3.00
et si elle est de ƒ 600 et au-delà . . . . » 6.00
sans plus.
Pour actes assermentés, procès-verbaux etc.:
pour la première page de 20 lignes. . . . . » 1.00
pour chacune des autres pages de 20 lignes . . . . » 0.50
De telle sorte néanmoins que le tout n'excède jamais la somme de ƒ 15.
Pour le visa des lettres de mer et autres papiers de bord de navires qui, soit pour l'acquit des droits de péage, soit pour autres causes, viendront à relacher dans un port, sans y charger, décharger, rompre ou compléter charge, le consul ne jouira que de . . . . » 2.50.»

d. Par arrêté du 3 Mars 1821 il a été résolu

«1°. que le tarif du 2 Juin 1816 sera modifié de manière, qu'un navire qui touche plus d'une fois par an au même port compris dans ce tarif, ne sera obligé de payer le droit de

RÈGLEMENT *pour Nos Consuls dans les ports de mer.*

Art. 1. Nos Agents Commerciaux dans les ports de mer auront le titre de Consul, sauf les cas que Nous leur accordons celui de Consul-Général ou un autre titre; le présent règlement servira également pour ces derniers, en tant qu'il puisse leur être applicable.

Nos Consuls seront placés sous la direction de Notre Légation ou Consulat-Général dans le pays de leur résidence.

Art. 2. La commission à délivrer aux Consuls n'étant valable que par l'exéquatur du Gouvernement du pays dans lequel ils résident, cet acte d'admission devra dès-lors être demandé, sans perte de temps; aussitôt qu'ils en seront munis, les Consuls en transmettront copie.

Art. 3. Ils se feront reconnaître par les autorités compétentes de leur résidence, moyennant l'exhibition de leur commission munie de l'exéquatur.

Art. 4. Ils auront à observer constamment, dans leurs relations avec les autorités locales et autres fonctionnaires, la plus grande circonspection et à se conduire de manière que, tout en maintenant intactes les prérogatives et la considération, attachées à leur emploi par les traités et par l'usage, ils ne donnent jamais lieu par des prétentions exagérées à des plaintes ou à des discussions entre les Gouvernements respectifs.

Art. 5. Les Consuls doivent se faire exhiber par les patrons des bâtiments, arrivant sous pavillon Néerlandais dans le port de leur résidence, les lettres de mer et les rôles d'équipage, et se feront indiquer le lieu et la date de leur départ, le lieu de leur destination, et la nature de leur cargaison.

Art. 6. Les Consuls sont tenus de rendre les services qui dépendront d'eux, à tous capitaines, équipages ou autres sujets des Pays-Bas, et de suppléer à leur ignorance de la langue et des lois, en leur servant d'interprête et d'appui auprès des différents fonctionnaires et administrations, le tout pour autant que la nature de cette assistance ou de ces services découle des articles suivants.

Art. 7. Ils protègeront en toute occasion les intérêts du commerce et de l'industrie des Pays-Bas, comme ils en feront valoir les droits, et non seulement ils veilleront au maintien des traités et des coutumes en vigueur, mais encore ils auront l'oeil ouvert sur l'introduction d'impositions nouvelles ou plus élevées, et sur toute mesure qui pourrait préjudicier ces intérêts.

---

consulat qu'une seule fois ; tandis qu'à l'égard de la *Norvège* ce payement annuel ne se bornera pas au même port, mais l'acquit des droits susdits dans l'un ou l'autre port de ce Royaume en libérera le patron dans tous les autres ports d'icelui.

« 2°. que les dispositions de l'arrêté du 31 Juillet 1817, indiquant les cas dans lesquels la navigation est exempte du payement de la moitié des droits de consulat, seront généralement applicables à tous les navires qui, soit en lest, soit chargés en partie, arriveront dans l'un ou l'autre port, ou en retourneront en lest ou chargés en partie, sans distinction de l'endroit d'où ils viennent, ni du lieu de leur destination.»

e. Enfin l'arrêté Royal du 22 Septembre 1846 établit le taux des droits que les Consuls Néerlandais pourront exiger pour les certificats pour les sucres, à délivrer dans le cas prévu par l'article 17 de la loi du 1 Avril 1846 (J. O. n°. 17) savoir:

pour des quantités au-dessous de 5000 livres. . . . . *f* 0 50
pour des quantités de 5000 jusqu'au dessous de 15000 livres . . . . » 1.00
pour des quantités de 15000 livres et au-dessus. . . . . » 1.50

Art. 8. Ils employeront leur influence et tous leurs efforts pour régler et terminer à l'amiable les différends qui pourraient s'élever entre ou avec des négociants Néerlandais, établis dans le lieu de leur résidence, de même qu'entre des capitaines et des équipages Néerlandais.

Art. 9. Ils sont autorisés à légaliser tout document, déclaration et certificat commerciaux, délivrés dans leur arrondissement consulaire et destinés à être produits en justice dans les Pays-Bas.

Art. 10. Ils scelleront ces actes, ainsi légalisés, comme aussi les passeports mentionnés ci-après, de notre cachet d'armes, ayant pour légende: *Consulaat der Nederlanden te* . . . ., d'après le modèle qui leur en est ou sera remis.

Art. 11. Après qu'ils se seront fait reconnaître par le magistrat de leur résidence, conformément à l'art. 3, ils pourront arborer Notre écusson, de moyenne grandeur, au-dessus de la porte de leur demeure, mais il ne perdront jamais de vue que le seul motif de cette prérogative est de guider les sujets Néerlandais, et qu'elle ne tend nullement à transformer, là où ce serait contraire aux lois et aux coutumes en vigueur, les habitations consulaires en asiles inaccessibles aux autorités locales.

Art. 12. Les Consuls dans l'arrondissement desquels un navire Néerlandais fait naufrage, ne négligeront pas de soigner le sauvetage et la mise en sûreté des débris du navire et de la cargaison, en tant que les lois du pays de leur résidence le permettent. Il en formeront des inventaires exacts, qu'ils transmettront aux propriétaires ou aux armateurs, et il leur reviendra pour ces soins l'indemnité usitée parmi les négociants.

Art. 13. Mais si le patron ou le propriétaire lui-même, ou bien un de ses correspondants, fondé de pouvoir, se trouvant dans le voisinage, se charge de soigner le navire naufragé et la cargaison, les Consuls n'y interviendront pas au-delà de ce qui leur sera demandé par les intéressés, et dans ce dernier cas seulement ils auront droit à l'indemnité susmentionnée.

En général il est défendu à Nos Consuls d'imposer leur ministère aux négociants ou patrons, comme aussi de s'arroger quelque autorité sur leurs personnes ou effets, à moins d'y être appelés.

Art. 14. Le Consul pourvoira de passeports les naufragés, de même que les marins ou militaires Néerlandais échappés de prisons de guerre, et qui auront l'intention de retourner dans la patrie, et il aura soin de les renvoyer par voie de mer. A cet effet, il peut obliger les patrons nationaux à les transporter à bord de leurs bâtiments, et il est tenu d'indiquer et de dénoncer au Gouvernement ceux de ces patrons qui n'auront pas voulu se prêter à cette mesure.

Art. 15. Mais si en cas de guerre ou d'autres circonstances le transport par mer fut impossible, les Consuls renverront aux Pays-Bas par la voie de terre les naufragés, ou les marins ou militaires échappés de prisons de guerre. Ils pourront leur donner, aux frais de l'Etat, 50 cents des Pays-Bas (en Angleterre un shilling sterling) pour chaque jour qu'ils seront forcés de s'arrêter, et 10 cents des Pays-Bas par heure de marche, de résidence à résidence de consul, sur la route la plus directe.

Chaque Consul inscrira sur le passeport la somme fournie d'après cette base, et il sera remboursé de ses avances sur la déclaration spécifiée qu'il en adressera au Ministère des Affaires Etrangères.

Pour les indemniser de leurs avances, Nos Consuls pourront porter

en compte un demi pour cent d'intérêt par mois, pourvu que leurs déclarations ne dépassent pas le terme de trois mois, et que l'intérêt soit calculé jusqu'à la date de la déclaration.

Art. 16. Les Consuls dans l'arrondissement desquels mourra un Néerlandais, sans héritier connu, ni exécuteur testamentaire, devront, pour autant que les lois du pays le permettent, dresser immédiatement, en présence d'un notaire et témoins ou d'autres personnes compétentes, un inventaire de la succession, qu'ils prendront sous leur garde pour ensuite en faire rapport et demander des ordres.

Art. 17. Les Consuls s'appliqueront à rendre tous les services possibles aux vaisseaux de guerre Néerlandais qui aborderont et séjourneront dans le lieu de leur résidence ou dans le voisinage. Ils assisteront les commandants de ces vaisseaux en tout ce qui peut avancer les succès de leur mission.

Art. 18. Aucun Consul ne peut exiger des droits consulaires excédant ceux qui lui sont assignés par les tarifs présents ou futurs.

Art. 19. Dans le cas où un habitant des Pays-Bas vendrait son bâtiment dans un port étranger, le Consul y résidant aura soin que les lettres de mer soient immédiatement biffées et coupées, pour être ainsi transmises par lui à l'administration qui les a délivrées.

Art. 20. Il n'est point permis aux Consuls de nommer des Vice-Consuls ou autres agents consulaires dans leur arrondissement, avant d'avoir démontré, à la satisfaction du Gouvernement, la nécessité d'une pareille nomination, et que celui-ci n'ait approuvé le choix des personnes. Dans aucun cas les Vice-Consuls et autres agents consulaires ne pourront être à charge de l'Etat et ils géreront leur emploi pour le compte et sous la responsabilité des Consuls qui les ont nommés.

Art. 21. Aucun Consul ne peut, sans Notre autorisation préalable, accepter le consulat d'un autre Gouvernement.

Art. 22. Il est également défendu aux Consuls de s'éloigner de leur poste, sans une permission préalable, et dans tous les cas ils seront tenus de prendre des mesures pour que le service public ne souffre point de leur absence.

Art. 23. Chaque Consul tiendra un registre exact de tout ce qu'il effectuera en sa qualité, ainsi que copie de ses lettres et rapports. En cas de décès ou de démission, on fera passer ces registres et ces copies dans les mains d'une personne de confiance, et finalement dans celles de son successeur.

Art. 24. Les Consuls adresseront annuellement, avant la fin du mois de Février, au Ministre des Affaires Etrangères un aperçu général et succinct de l'état du commerce dans leur arrondissement, avec indications des moyens propres, suivant leur opinion, à vivifier et étendre les relations commerciales avec les Pays-Bas.

Art. 25. Ils ne négligeront point de prévenir directement le Département des Affaires Etrangères, toutes les fois que quelque symptôme de maladie contagieuse se manifestera dans leur résidence ou dans le voisinage. Ils en avertiront également la Légation ou le Consulat-Général.

Art. 26. Ils communiqueront également au Ministre des Affaires Etrangères, soit immédiatement, soit dans leur aperçu annuel susdit, selon les circonstances, non seulement ce qui en général se rapporte à la navigation et au commerce, mais aussi toutes les particularités relatives à la création de chemins de fer et de canaux, aux obstacles entravant temporairement

les voies de communication, au transit, au droit de transit, à l'état et au développement de l'industrie, en un mot tout ce dont la connaissance pourrait être utile aux intérêts Néerlandais.

Art. 27. Ils expédieront les renseignements, les pièces et les demandes, indiqués dans les articles 2, 16, 20, 21, 22, 24, 26 et 32, comme aussi tous les six mois une liste détaillée des navires Néerlandais, ayant visité les ports de leur arrondissement, par l'intermédiaire de la Légation ou du Consulat-Général. Néanmoins ils pourront envoyer ces renseignements etc. directement au Département des Affaires Etrangères, si pour éviter un détour ou dans un cas pressé cette marche leur paraîtrait mieux répondre au but, sauf à faire une pareille communication à la Légation ou au Consulat-Général.

Art. 28. Dans leur correspondance les Consuls traiteront, autant que possible, séparément les sujets de différente nature, et feront surtout de chaque affaire qui exigerait une délibération ou résolution quelconque, l'objet d'une lettre séparée.

Art. 29. Les Consuls se conformeront d'ailleurs scrupuleusement aux ordres qui leur seront donnés ou communiqués, soit par le Ministre des Affaires Etrangères, soit par la Légation ou le Consulat-Général.

Art. 30. Les Consuls supporteront les fraix de confection du sceau et de l'écusson, mentionnés aux articles 10 et 11. Ils n'ont aucun droit à la restitution de leurs fraix de bureau, de cadeaux ou de dépenses, de quelque nature que ce soit, sauf des avances profluant de l'art. 15, et le port des lettres, qui leur seront adressées dans leur qualité consulaire. Ils pourront envoyer une déclaration détaillée de ces ports de lettre, pour être liquidée, après avoir été dûment vérifiée par le Département des Affaires Etrangères.

Art. 31. Quant à la formation des comptes, ils auront à se conformer strictement aux dispositions générales existantes du 28 Mars 1818, et aux instructions ultérieurement données ou à donner relativement à cet objet,

Pour ce qui regarde les secours accordés à des naufragés ou militaires. ils tâcheront, autant que possible, d'avoir des renseignements sur les moyens pécuniaires de ceux d'entre eux qui servent dans un grade plus élevé que celui de mâtelot. Si ces recherches pouvaient donner la perspective d'un recouvrement du secours accordé, ils devront exiger à cet effet un engagement par écrit. Cet engagement, dont cependant le compte ne devra pas faire mention, devra être transmis ensemble avec celui-ci, en indiquant avec précision où le montant de ce secours pourra être réclamé.

Les instructions susmentionnées seront également applicables aux secours qui pourraient être accordés à d'autres Néerlandais nécessiteux.

Lors de la présentation de comptes de secours accordés à l'équipage, en totalité ou en partie, d'un vaisseau marchand naufragé des Pays-Bas, la valeur de ce qui a été sauvé du navire et de la cargaison devra être indiquée.

Art. 32. La formule du serment est comme suit:

„Je promets et je jure de remplir fidèlement et dans toutes ses parties, „la commission qui m'est confiée, conformément aux instructions qui „m'ont été données ou qui me seront données par la suite, et de contribuer „de tout mon pouvoir à tout ce qui peut avancer les intérêts de la navigation „et du commerce des Pays-Bas.

„Ainsi Dieu me soit en aide!"

Les Consuls sont tenus de transmettre cette formule, écrite et signée par eux, aussitôt après leur nomination, et auront à la renouveler entre les mains du Ministre des Affaires Etrangères, lorsqu'ils se trouveront dans Notre résidence.

Notre Ministre des Affaires Etrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté.

La Haye, le 21 Décembre 1846.

GUILLAUME.

Le Ministre des Affaires Etrangères,
DE LA SARRAZ.

N°. 227. *Convention entre les Pays-Bas et le Grand-Duché de Bade, pour l'extradition réciproque d'accusés et de malfaiteurs, conclue le* 8 *Mai* 1847.

1847. 8 Mai.

(Journal Officiel 1847, n°. 40.)

S. M. le Roi des Pays-Bas et S. A. R. le Grand-Duc de Bade, étant convenus de conclure une convention pour l'extradition réciproque d'accusés et de malfaiteurs, ont à cet effet muni de leur autorisation, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le Sieur James Albert Henri de la Sarraz, Commandeur etc., Lieutenant-Général, Son aide de camp et Ministre des Affaires Etrangères; et

S. A. R. le Grand-Duc de Bade, le baron de Blittersdorff, Son Ministre d'Etat, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Croix etc.

Lesquels sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Les gouvernements de S. M. le Roi des Pays-Bas et de S. A. R. le Grand-Duc de Bade s'engagent à se livrer réciproquement les sujets de l'autre Etat contractant, réfugiés du Grand-Duché de Bade dans le Royaume des Pays-Bas et du Royaume des Pays-Bas dans le Grand-Duché de Bade, et mis en accusation ou condamnés par les tribunaux compétents pour l'un des crimes ou délits ci-après énumérés, savoir:

1°. assassinat, empoisonnement, parricide, infanticide, meurtre, viol;

2°. incendie;

3°. faux en écriture, y compris la contrefaçon de billets de banque et effets publics;

4°. fausse monnaie;

5°. faux témoignage;

6°. vol accompagné de circonstances aggravantes, soustraction commise par les dépositaires publics;

7°. banqueroute frauduleuse.

Art. 2. L'extradition n'aura pas lieu lorsque la demande en sera motivée sur le même crime ou délit pour lequel l'individu réclamé aura été ou sera encore poursuivi dans le pays où il s'est réfugié.

Si l'individu réclamé est poursuivi ou se trouve détenu pour un crime

ou délit commis dans le pays où il s'est réfugié, son extradition sera différée jusqu'à ce qu'il ait subi sa peine ou qu'il ait été acquitté par une sentence définitive.

Art. 3. Il est expressément stipulé que l'individu dont l'extradition aura été accordée, ne pourra dans aucun cas être poursuivi ou puni pour aucun délit politique antérieur à l'extradition, ni pour aucun fait connexe à un semblable délit, ni pour aucun des crimes ou délits non prévus par la présente convention.

Art. 4. L'extradition ne pourra avoir lieu si, depuis les faits imputés, les poursuites ou la condamnation, la prescription de l'action ou de la peine est acquise d'après les lois du pays dans lequel se trouve l'étranger.

Art. 5. L'extradition sera demandée par la voie diplomatique, et ne sera accordée que sur la production d'un arrêt de condamnation ou de renvoi à l'audience publique d'une cour, ou de mise en accusation, délivré en original ou en expédition authentique par les tribunaux compétents, dans les formes prescrites par la législation du gouvernement qui demande l'extradition.

Art. 6. Les frais d'arrestation, d'entretien et de transport de l'individu dont l'extradition aura été accordée, resteront à la charge de chacun des deux Etats dans les limites de leurs territoires respectifs. Les frais de transport etc. par le territoire des Etats intermédiaires seront à la charge de l'État réclamant.

Art. 7. Lorsque dans la poursuite d'affaires pénales, un des gouvernements jugera nécessaire l'audition de témoins domiciliés dans l'autre Etat, une commission rogatoire sera envoyée à cet effet par la voie diplomatique, et il y sera donné suite en observant les lois du pays où l'audition du témoin aura lieu.

Les gouvernements respectifs renoncent de part et d'autre à toute réclamation par rapport à la restitution des frais qui en résulteront.

Art. 8. Si la comparition personelle d'un témoin est nécessaire ou désirée, son gouvernement l'engagera à se rendre à l'invitation qui lui sera faite, et en cas de consentement il lui sera accordé des frais de voyage et de séjour, d'après les tarifs et règlements en vigueur dans les pays où l'audition devra s'effectuer.

Art. 9. Lorsque dans une cause pénale la communication de pièces de procès ou de conviction, qui se trouveraient entre les mains des autorités de l'autre pays, sera jugée utile ou nécessaire, la demande en sera faite de la manière indiquée à l'article 5, et l'on y donnera suite, s'il n'existe pas des considérations spéciales qui s'y opposent, et sous l'obligation de renvoyer les pièces.

Le principe posé à l'article 6 est également applicable aux frais résultant de l'envoi et de la restitution des pièces.

Art. 10. La présente convention ne sera exécutoire que le 20e jour après la publication dans les formes prescrites par les lois des deux pays.

Sa durée est fixée à cinq ans, et de sorte qu'elle continuera d'être en vigueur pendant cinq autres années, dans le cas où, six mois avant l'expiration du premier terme, aucun des deux gouvernements n'aurait déclaré y renoncer, et ainsi de suite de cinq à cinq ans.

Elle sera ratifiée et les ratifications en seront échangées dans le délai de trois semaines ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à la Haye, le 8 Mai 1847.

(*L. S.*) De la Sarraz. (*L. S.*) Blittersdorff.

(Ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas le 23 Mai et par S. A. R. le Grand-Duc de Bade le 1 Juin 1847.)

N°. 228. *Règlement pour l'entretien et la conservation des bornes de démarcation, plantées sur la frontière entre les Pays-Bas et la Belgique, en vertu de la convention de limites du* 8 *Août* 1843; *arrêté le* 28 *Juin* 1847.

1847. 28 Juin.

(Journal Officiel, 1849, n°. 61.)

Les soussignés, Commissaires délégués par leurs gouvernements respectifs, pour régler le mode d'entretien et de conservation des signes distinctifs de démarcation entre les deux Etats, sont convenus des stipulations suivantes:

Art. 1. Les autorités locales des communes limitrophes feront vérifier, chaque année à l'époque du printemps, les bornes placées sur la limite, afin de d'assurer si elles sont en bon état. En cas de détérioration ou de déplacement, il en sera dressé procès-verbal en double expédition.

Art. 2. Ces expéditions seront envoyées sans délai au gouverneur de la province, qui prescrira les mesures nécessaires pour faire poursuivre, s'il y a lieu, les auteurs des dégradations.

Art. 3. Les gouverneurs des provinces auxquelles appartiennent les communes où les accidents auront eu lieu, se communiqueront réciproquement une expédition du procès-verbal.

Art. 4. Si les dégradations ne sont pas considérables et ne nécessitent pas des réparations immédiates, il n'y sera procédé que tous les trois ans, et pour autant qu'il y ait lieu. Dans les cas d'urgence les gouverneurs s'entendront pour les faire exécuter le plus tôt possible.

Les réparations immédiates ne se feront que lorsque les dégradations seront de nature à enlever aux bornes leur caractère, ou à déterminer leur destruction.

Art. 5. Les gouverneurs apprécieront s'il est nécessaire de procéder par adjudication publique; dans ce cas ils s'entendront pour dresser les cahiers des charges des réparations à effectuer et des fournitures éventuelles qui peuvent en résulter.

Si les frais nécessités par les réparations ne sont pas assez élevés pour exiger une adjudication publique, ils arrêteront de commun accord le mode d'après lequel ces réparations seront exécutées.

Les adjudications publiques, s'il y a lieu, se feront alternativement dans l'un et l'autre Etat, aux chefs-lieux des provinces limitrophes.

Art. 6. Les frais de réparation ou de renouvellement de bornes tombe-

ront, par parts égales, à la charge des deux Etats, quelle que soit d'ailleurs la cause des accidents survenus.

Art. 7. Lorsque les bornes devront être replacées, les gouverneurs des deux Etats requerront la présence simultanée sur les lieux, des bourgmestres des communes intéressées, ainsi que celle des ingénieurs-vérificateurs du cadastre ou de leurs délégués, afin que le placement soit conforme en tous points aux indications des procès-verbaux descriptifs de délimitation et des cartes de limites déposés dans les archives des communes.

A cet effet les gouverneurs s'entendront pour fixer l'époque de la réunion des fonctionnaires susmentionnés.

Art. 8. La première réparation aura lieu dans le courant de l'année 1848.

Art. 9. Les premières adjudications pour les réparations des bornes auront lieu, pour la partie de la frontière comprise entre la Prusse et l'Escaut, à Maastricht et à Bois-le-Duc, et pour celle qui s'étend depuis l'Escaut jusqu'à la mer, à Gand et à Bruges.

Art. 10. Si une convention intervenait relativement à la lacune qui existe dans l'abornement de la frontière des deux Etats, et qu'à la suite de cette convention un abornement supplémentaire fût arrêté, les premières réparations se feraient par les soins des commissaires qui seront chargés de cette opération, et l'époque des premières adjudications, dont il est fait mention aux articles 8 et 9 du présent règlement, serait remise, s'il y avait lieu, à l'année 1851.

Art. 11. Les gouverneurs des provinces limitrophes des deux Etats entreront directement en relations entre eux pour tout ce qui concerne les prescriptions du présent règlement.

Ainsi fait et passé en double expédition, à Anvers, le 28 Juin 1847.

Le Commissaire Néerlandais,	*Le Commissaire Belge,*
(*L. S.*) VAN HOOFF.	(*L. S.*) BON JOLLY.

(*Ce Règlement a été approuvé et publié dans le Royaume des Pays-Bas, par Arrêté Royal du* 14 *Décembre* 1849. *J. Off.* n°. 61.)

1847.
17 Août.

Protocole n°. V de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, en date du 17 *Août* 1847, *relatif à la franchise du droit de reconnaissance, accordée aux bâtiments non chargés.*

[*V. la conclusion de ce protocole au n°.* **229**. *Arrêté Royal du* 17 *Septembre* 1847.]

1847.
19 Août.
3 Sept.

Protocole n°. VII de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, en date du 19 Août / 3 Septembre 1847, *contenant l'article XIX supplémentaire à la Convention de Mayence du* 31 *Mars* 1831.

[*V. cet article supplémentaire au N°.* **240**. *Arrêté Royal du* 11 *Octobre* 1849.]

N°. 229. *Arrêté Royal du* 17 *Septembre* 1847, *portant approbation de la conclusion du Protocole n°. V de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin à Mayence, en date du* 17 *Août* 1847.

1847. 17 Sept.

(*Traduction.*)

NOUS, GUILLAUME II, ETC., ETC., ETC.

Vu le protocole de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin à Mayence en date du 17 Août 1847, n°. V, par lequel les commissaires des différents Etats riverains du Rhin sont convenus, du consentement de leurs gouvernements, que les bâtiments à vide (y-compris les bateaux à vapeur remorqueurs non chargés) seront affranchis, à partir du 1er Octobre, du payement du droit de reconnaissance;

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances, du 1er Septembre 1847;

Vu le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères, du 6 de ce mois;

Avons arrêté et arrêtons:

La conclusion consignée au protocole susdit est confirmée par les présentes et déclarée applicable, à partir du 1er Octobre prochain, à l'exercice de la navigation du Rhin, conformément à la Convention de Mayence du 31 Mars 1831.

Nos Ministres des Finances et des Affaires Etrangères sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Journal Officiel* avec la conclusion contenue au protocole du 17 Août 1847, n°. V.

Weimar le 17 Septembre 1847.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
VAN HALL.

Le Ministre des Affaires Etrangères,
DE LA SARRAZ.

Protocole n°. V du 17 *Août* 1847.

Conclusion.

„La proposition du Commissaire de *Prusse*, d'affranchir du droit de reconnaissance tous les bateaux non chargés (y compris les remorqueurs non chargés) se trouve acceptée unanimement.

Les conducteurs des bateaux en question seront néanmoins tenus de se présenter devant les bureaux de perception et d'y remplir toutes les autres formalités comme par le passé.

La franchise en question commencera généralement à partir du 1er Octobre prochain."

1847.
25 Sept.

N°. 230. *Traité de navigation et de commerce entre les Pays-Bas et les Royaumes de Suède et de Norvège, conclu le 25 Septembre* 1847.

(*Journal Officiel*, 1847, n°. 71.)

S. M. le Roi des Pays-Bas, d'une part, et S. M. le Roi des Royaumes Unis de Suède et de Norvège, d'autre part, désirant faciliter et étendre d'une manière réciproquement avantageuse les relations de navigation et de commerce entre leurs Etats, sont convenus dans ce but d'entrer en négociation, et ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir :

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur James Albert Henri De la Sarraz, Commandeur, etc., Lieutenant-Général, Son aide de camp et Ministre des Affaires Etrangères, et

S. M. le Roi de Suède et de Norvège, le sieur Axel baron de Wahrendorff, Son chambellan et Chargé d'Affaires près les Cours Royales des Pays-Bas et de la Belgique, Chevalier, etc.;

lesquels, après avoir échangé leurs pleinspouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants:

Art. 1. Les bâtiments Néerlandais qui arrivent sur leur lest ou chargés, de quelque pays que ce soit, dans les ports des Royaumes Unis en Europe, seront traités, tant à leur entrée qu'à leur sortie, sur le même pied que les bâtiments nationaux, par rapport aux droits de port, de tonnage, de fanaux et de pilotage, ainsi qu'à tout autre droit ou charge, de quelque espèce ou dénomination que ce soit, revenant à la couronne, aux villes ou à des établissements particuliers quelconques.

Art. 2. Réciproquement les bâtiments Suédois ou Norvégiens qui arrivent sur leur lest ou chargés, de quelque pays que ce soit, dans les ports des Pays-Bas en Europe, seront traités, tant à leur entrée qu'à leur sortie, sur le même pied que les bâtiments Néerlandais, par rapport aux droits de port, de tonnage, de fanaux ou de pilotage, ainsi qu'à tout autre droit ou charge de quelque espèce ou dénomination que ce soit, revenant à la couronne, aux villes ou à des établissements particuliers quelconques.

Art. 3. Toutes les marchandises et objets de commerce, soit productions du sol ou de l'industrie du Royaume des Pays-Bas, soit de tout autre pays, dont l'importation dans les ports de Suède et de Norvège en Europe est permise par navires Suédois et Norvégiens, pourront également y être importés par navires Néerlandais venant en droiture d'un port des Pays-Bas en Europe, sans être assujettis à des droits plus forts, ou autres charges de quelque dénomination et nature que ce soit, que si les mêmes denrées étaient importées par navires Suédois ou Norvégiens.

Toutes denrées et marchandises, qu'elles soient le produit du sol ou de l'industrie de la Suède ou de la Norvège, ou de tout autre pays, dont l'exportation est permise des ports de la Suède ou de la Norvège en Europe, par navires Suédois ou Norvégiens, pourront également être exportées par navires Néerlandais de quelque pays qu'il soient venus et vers quelque pays qu'ils soient destinés, sans être assujetties à d'autres ou plus fortes charges, de quelque nom ou de quelque nature que ce soit, que si elles étaient exportées par navires Suédois ou Norvégiens.

Art. 4. Toutes les marchandises ou objets de commerce, soit productions du sol ou de l'industrie des Royaumes Unis, soit de tout autre pays, dont

l'importation dans les ports du Royaume des Pays-Bas en Europe est légalement permise par bâtiments Néerlandais, pourront également être importés par navires Suédois ou Norvégiens, venant en droiture d'un port des Royaumes Unis en Europe, sans que ces objets soient assujettis à des droits plus forts ou autres, de quelque dénomination que ce soit, que si les mêmes marchandises et productions avaient été importées par bâtiments Néerlandais.

Toutes denrées et marchandises, produits du sol ou de l'industrie des Pays-Bas, soit de tout autre pays, dont l'exportation des ports Néerlandais en Europe est légalement permise par navires Néerlandais, pourront également être exportées par navires Suédois ou Norvégiens, de quelque pays qu'ils soient arrivés, et vers quelque pays qu'ils soient destinés, sans être assujetties à d'autres droits ou charges plus élevés, de quelque nom et quelque nature que ce soit, que si les mêmes denrées et marchandises étaient exportées dans des navires Néerlandais.

Art. 5. Toutes primes, exemptions ou restitutions quelconques de droits, accordées aux navires nationaux ou aux marchandises importées ou exportées sous pavillon national, dans les Etats de l'une des hautes parties, seront également accordées aux navires de l'autre partie et aux marchandises importées ou exportées par eux dans tous les cas prévus aux articles 1—4.

Art. 6. Les navires des hautes parties contractantes qui s'arrêteraient dans un des ports des Etats respectifs, soit en cas de relâche forcée, ou pour y passer l'hiver, soit pour y prendre des ordres, et qui en sortiront sans s'être livrés à aucune opération de commerce, seront exempts des droits de tonnage. Quant aux autres droits auxquels les navires sont assujettis, ils seront traités sur le pied des nationaux.

Ni le débarquement temporaire de marchandises, soit pour la réparation du navire, soit pour lui procurer un emplacement plus sûr, ni l'achat de provisions pour le ravitaillement des équipages ou du navire, ne seront considérés comme opération de commerce.

Art. 7. Les hautes parties contractantes sont convenues de reconnaître et de traiter comme navires Néerlandais, Suédois et Norvégiens, tous ceux qui seront munis par les autorités compétentes du passeport, de la lettre de mer, ou de tels autres documents exigés par les lois et règlements des pays respectifs pour constater la nationalité et la capacité des navires.

Art. 8. Le présent traité restera en vigueur pendant cinq années, à dater du jour de l'échange des ratifications, et si, douze mois avant l'expiration de ce terme, ni l'une ni l'autre des hautes parties contractantes n'annonce par une déclaration officielle son intention d'en faire cesser l'effet, le traité continuera d'être obligatoire pendant un an au-delà de ce terme, et ainsi de suite d'année en année.

Art. 9. Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à la Haye, dans le délai de trois mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité et y ont apposé leurs cachets.

Fait à la Haye, le 25 Septembre de l'an de grâce 1847.

De la Sarraz. A. de Wahrendorff.
(*L. S.*) (*L. S.*)

DÉCLARATION.

Les hautes parties contractantes déclarent, qu'aussi longtemps que le traité de commerce et de navigation, conclu en date de ce jour, sera en vigueur, les marchandises importées par navires Néerlandais dans les ports de Suède ou de Norvège en Europe, d'autres ports que de ceux des Pays-Bas, — et réciproquement les marchandises importées par navires Suédois ou Norvégiens dans les ports Néerlandais en Europe, d'autres ports que de ceux de Suède ou de Norvège, ne seront point assujetties, comparativement au traitement du pavillon national, à des conditions plus désavantageuses que celles actuellement existantes dans les pays respectifs.

Les hautes parties contractantes déclarent en outre, que les marchandises importées par navires Néerlandais dans les ports de Suède et de Norvège en Europe, d'autres ports que de ceux des Pays-Bas, — et réciproquement les marchandises importées par navires Suédois ou Norvégiens dans les ports Néerlandais en Europe, d'autres ports que de ceux de Suède ou de Norvège, participeront aux avantages qui en matière d'importation indirecte pourraient être accordés à d'autres nations.

La présente déclaration aura force et valeur comme si elle était insérée mot à mot dans le traité.

En foi de quoi les plénipotentiaires l'ont signée et munie de leurs cachets respectifs.

La Haye, le 25 Septembre 1847.

De la Sarraz. (*L. S.*) A. de Wahrendorff. (*L. S.*)

(Ce Traité et la Déclaration y jointe ont été ratifiés par S. M. le Roi des Pays-Bas le 29, *et par S. M. le Roi de Suède et de Norvège le* 25 *Octobre* 1847. *L'échange des actes de ratification a eu lieu à la Haye le* 26 *Novembre* 1847.)

1847. 17 Nov.

N°. 231. *Traité de navigation et de commerce entre les Pays-Bas et le Royaume des Deux Siciles, conclu le* 17 *Novembre* 1847.

(Journal Officiel, 1848, n°. 17.)

S. M. le Roi des Pays-Bas, d'une part, et S. M. le Roi des Deux Siciles, d'autre part, désirant faciliter et étendre, d'une manière réciproquement avantageuse, les relations de navigation et de commerce entre les deux pays, sont convenus dans ce but d'entrer en négociation, et ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires respectifs, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas,

monsieur le Comte Auguste de Liedekerke Beaufort, Commandeur etc., chambellan de S. M. et Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près le St. Siége et S. M. le Roi de Sardaigne;

et S. M. le Roi du Royaume des Deux Siciles,

Don Justin Fortunato, Chevalier Grand'croix etc., Ministre Secrétaire d'Etat des Finances;

Don Michel Gravina et Requesenz, Prince de Comitini, Chevalier

Grand'croix etc., Gentilhomme ordinaire de la chambre et Ministre Secrétaire d'Etat de S. M., et

Don Antoine Spinelli, des Princes de Scalea, Commandeur etc, Gentilhomme de la chambre de S. M., membre de la consulte générale, Surintendant des archives du Royaume et Intendant de la province de Naples;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Les sujets respectifs des deux hautes parties contractantes auront le droit de voyager, de résider et de trafiquer dans toutes les parties des Etats de chacune d'elles; à cet effet, ils y jouiront de la même sûreté et de la même protection dont jouissent les habitants du pays, sauf les précautions de police qui sont ou seront employées envers les nations les plus favorisées.

Ils auront droit d'occuper des maisons et des magasins et de disposer de leur propriété personnelle, de quelque nature et dénomination qu'elle soit, par vente, par donation, échange ou testament, et de quelque autre manière que ce soit, sans qu'il soit élevé à cet égard le plus léger obstacle ou empêchement.

Ils ne seront tenus sous aucun prétexte à payer d'autres taxes ou impôts que ceux qui sont ou pourront être payés par les nations les plus favorisées.

Ils sont exempts de tout service militaire, soit de terre, soit de mer, d'emprunts forcés et de toute contribution extraordinaire, à moins qu'elle ne soit générale et établie par une loi.

Leurs habitations, magasins et tout ce qui en fait partie et leur appartient comme objet de commerce ou de résidence, seront respectés.

Ils ne seront pas soumis à des perquisitions vexatoires. On ne pourra faire aucun examen, ni aucune inspection arbitraire de leurs livres, papiers et comptes de commerce, et les opérations de ce genre ne pourront être pratiquées qu'en vertu d'une sentence légale des tribunaux compétents.

Les hautes parties contractantes s'engagent mutuellement à garantir en toute occasion aux sujets de l'une d'elles, qui résident dans les domaines de l'autre, la conservation de leurs propriétés et de leur sûreté personnelle, de la même manière dont elle est garantie à leurs sujets et aux sujets ou citoyens des nations les plus favorisées.

Art. 2. Les sujets de l'une des deux hautes parties contractantes pourront dans les Etats de l'autre traiter librement toutes leurs affaires par eux-mêmes, ou les commettre à la gestion de toutes les personnes qu'ils nommeront pour leur servir d'intermédiaires, facteurs ou agents, sans être entravés, en quoi que ce soit, dans le choix de ces personnes.

Ils ne seront tenus à payer aucun salaire, ni aucune rémunération à quiconque n'aurait pas été choisi par eux.

Pleine liberté sera laissée dans tous les cas à l'acheteur et au vendeur de négocier ensemble et de fixer le prix d'un objet ou d'une marchandise quelconque importée dans les Etats de l'une ou de l'autre des deux hautes parties contractantes, ou qui devrait en être exportée, sauf en général les affaires pour lesquelles les lois et usages du pays réclameront l'emploi d'agents spéciaux.

Art. 3. Les sujets d'une des deux hautes parties contractantes ne seront pas soumis dans les Etats de l'autre à un système de visite et de perqui-

sition de la part des officiers de l'administration des droits d'entrée et de sortie, plus rigoureux que celui auquel sont soumis les propres sujets et les sujets ou citoyens des nations les plus favorisées.

Art. 4. Les capitaines et patrons des navires respectifs seront réciproquement exempts de toute obligation de recourir, dans les ports respectifs des deux Etats, aux expéditionnaires officiels, et ils pourront en conséquence se servir, soit de leurs consuls, soit des expéditionnaires désignés par ceux-ci; sauf les cas spéciaux prévus par les lois des deux Etats, aux dispositions desquelles la présente clause n'apporte aucune dérogation.

Art. 5. Il y aura liberté réciproque de navigation et de commerce entre le Royaume des Pays-Bas et celui des Deux Siciles.

Les navires Néerlandais venant directement d'un des ports des Pays-Bas en Europe, qui entreront chargés dans les ports du Royaume des Deux Siciles ou qui en sortiront, et réciproquement les navires des Deux Siciles venant directement d'un des ports des Deux Siciles, qui entreront chargés dans les ports du Royaume des Pays-Bas en Europe ou qui en sortiront, seront traités sur le pied des nationaux, en ce qui concerne les droits de tonnage, de pavillon, de port, d'ancrage, de pilotage, de remorque, de balise, de phare, d'écluse, de canal, de quarantaine, d'entrepôt ou autres charges qui pèsent sur la coque du navire, sous quelque dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit de la couronne, du gouvernement, de fonctionnaires publics, communautés ou établissements quelconques.

Les dispositions qui précèdent seront également applicables aux navires sur lest des deux nations, quel que soit le lieu de leur départ ou celui de leur destination.

Seront complètement affranchis de droit de tonnage et d'expédition dans les ports des deux Etats respectifs les navires qui, entrés sur lest ou avec chargement en relâche forcée dans un port, en sortiront sans avoir rompu charge ou fait aucune opération de commerce.

En cas de relâche forcée, ne seront pas considérés comme opération de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire dans le cas où le premier serait devenu impropre à la navigation, ainsi que les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages.

Art. 6. En ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et déchargement dans les ports, rades et bassins, et généralement pour toutes les formalités et dispositions quelconques, auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leur équipage et leur chargement, il est convenu qu'il sera accordé aux navires nationaux aucun privilége ni aucune faveur, qui ne le soit également à ceux de l'autre partie; la volonté des hautes parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, leurs navires soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

Art. 7. Tous objets de commerce dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les Etats des hautes parties contractantes par les navires nationaux, pourront également y être importés ou en être exportés par des navires appartenant à l'autre partie.

Les produits du sol et de l'industrie des deux pays et des colonies Néerlandaises, venant des ports des Pays-Bas en Europe, ne payeront d'autres ni de plus forts droits d'entrée et de transit, à l'importation tant par mer que par terre, que les produits similaires importés de tout autre pays.

Toutes les marchandises du Royaume des Pays-Bas, importées d'un port Néerlandais en Europe, sous pavillon national, dans le Royaume des Deux Siciles, ou d'un port du Royaume des Deux Siciles, sous son pavillon, dans un des dits ports du Royaume des Pays-Bas, jouiront réciproquement des mêmes exemptions, restitutions, primes ou autres faveurs, ne payeront respectivement d'autres droits, et ne seront assujetties à d'autres formalités que si l'importation avait lieu sous pavillon national. Il en sera de même pour les marchandises de toute espèce du Royaume des Pays-Bas exportées d'un port Néerlandais sous pavillon du Royaume des Deux Siciles et de ce Royaume sous pavillon des Pays-Bas. Il est d'ailleurs bien entendu que cette disposition ne s'applique qu'à la navigation directe entre les deux pays.

Les marchandises importées dans les ports des Pays-Bas ou du Royaume des Deux Siciles par navires de l'une ou de l'autre partie, pourront y être destinées à la consommation, au transit ou à la réexportation, où celle-ci est autorisée, ou enfin être mis en entrepôt, dans les lieux où respectivement il en existe, au gré du propriétaire ou de ses ayants-cause; le tout aux mêmes conditions et sans être assujetties à des droits de magasinage, de surveillance ou autres de cette nature plus forts que ceux auxquels seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

Art. 8. Le Royaume des Deux Siciles ne possédant pas de colonies, et par conséquent le principe d'une entière réciprocité, servant de base au présent traité, ne pouvant leur être appliqué, il a été convenu entre les hautes parties contractantes qu'en compensation de l'admission dans le Royaume des Deux Siciles de tous les produits du sol et de l'industrie des colonies Néerlandaises, venant des ports des Pays-Bas, aux termes de l'article 7me, les huiles d'olive et le soufre raffiné, importés directement dans les ports Néerlandais par des bâtiments de l'un ou de l'autre pays, jouiront d'une réduction de cinquante cents sur le droit établi par le tarif de douane.

Art. 9. Tous priviléges, faveurs ou immunités accordés en matière de commerce ou de navigation par les hautes parties contractantes à d'autres puissances, seront accordées pareillement a leurs sujets respectifs.

Si toutefois ces faveurs, priviléges ou immunités avaient été accordés à d'autres nations à titre onéreux, les hautes parties contractantes pourront les réclamer également pour leurs sujets moyennant une compensation équivalente à fixer de commun accord.

Art. 10. S. M. le Roi des Pays-Bas déclare que le commerce des sujets de S. M. le Roi des Deux Siciles n'est entravé en aucune manière par un monopole ou privilége exclusif d'achat ou de vente quelconque dans ses Etats en Europe, et qu'ainsi les sujets de S. M. le Roi du Royaume des Deux Siciles ont dans ces Etats la faculté pleine et illimitée de vendre ou d'acheter selon leur libre arbitre, et S. M. le Roi des Pays-Bas s'engage à ne pas changer l'ordre établi actuellement sous ce rapport dans ses Etats précités.

S. M. le Roi du Royaume des Deux Siciles promet de son côté qu'une liberté pareille de vendre et d'acheter sera assurée aux sujets de S. M. Néerlandaise, commerçant ou résidant dans le Royaume des Deux Siciles.

Sont exceptés toutefois les priviléges royaux pour les tabacs, sels, cartes à jouer, poudre à tirer et salpêtre. Bien entendu qu'aucune des stipulations du présent traité n'est contraire au droit des hautes parties contractantes

d'accorder des brevets d'invention ou de perfectionnement, soit aux inventeurs, soit à d'autres, et que la réciprocité établie par le présent traité ne s'étend pas aux primes que les deux hautes parties contractantes peuvent respectivement accorder à leurs propres sujets, dans le but d'encourager la construction des navires nationaux.

Art. 11. Dans tous les cas où le droit imposé dans un des deux Royaumes sur les marchandises de l'autre ne sera pas une somme déterminée, mais proportionnée à la valeur des marchandises, ce droit *ad valorem* sera déterminé et fixé de la manière suivante. Celui qui importe donnera à l'entrée de la douane une déclaration, indiquant la valeur des marchandises, telle qu'il croit convenable, et dans le cas où les employés de la douane jugeraient cette évaluation insuffisante, ils auront le droit de prendre les marchandises, en payant à celui qui les importe leur valeur d'après la déclaration qui a été faite, avec un surplus de 10 pct., et les employés lui restitueront en même temps tous les droits qui auraient été payés sur les marchandises.

Art. 12. Les stipulations du présent traité ne s'appliqueront point à la navigation de côte ou cabotage, qui a lieu d'un port à l'autre dans chacun des deux pays.

Toutefois les navires de chacune des parties contractantes pourront prendre ou débarquer une partie de leur cargaison dans un port des Etats de l'autre, et compléter ensuite leur chargement ou débarquer le reste dans un ou plusieurs autres ports des mêmes Etats, sans payer d'autres droits que ceux auxquels sont soumis les navires nationaux et ceux des nations les plus favorisées.

Art. 13. La nationalité des navires respectifs sera connue et admise, de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque Etat, au moyen des titres délivrés par les autorités compétentes aux capitaines ou patrons.

Art. 14. Si un bâtiment de guerre ou de commerce fait naufrage sur les côtes des Etats de l'une ou de l'autre des hautes parties contractantes, ce bâtiment ou ses débris, ainsi que les effets ou marchandises sauvés, ou leur produit s'ils ont été vendus, seront fidèlement restitués aux propriétaires, à leur demande ou à celle des agents légalement autorisés par eux, et s'il ne se trouve ni propriétaire, ni agent sur le lieu, alors les effets, les marchandises ou leur produit, ainsi que tous les papiers trouvés à bord du navire naufragé, seront consignés au consul ou vice-consul Néerlandais ou des Deux Siciles du district où le naufrage aura eu lieu; et ce consul, vice-consul, propriétaire ou agent payera seulement les frais encourus pour la conservation de la propriété, ainsi que les droits de sauvetage et de quarantaine à payer en cas de naufrage d'un navire national, et les effets et marchandises sauvés du naufrage ne seront passibles d'aucun droit de douane, à moins qu'ils ne soient livrés à la consommation.

En cas de réclamation légale par rapport à de telles marchandises ou effets naufragés, la dite réclamation serait soumise à la décision des tribunaux compétents du pays.

Art. 15. Dans le cas de mort dans les Etats des deux hautes parties contractantes d'un de leurs nationaux, les agents consulaires respectifs seront avertis par les autorités judiciaires compétentes, du jour et de l'heure où l'on procédera à la mise ou à la levée des scellés et à la rédaction de l'inventaire, afin qu'ils puissent y assister.

Art. 16. Les consuls respectifs pourront requérir la remise des effets délaissés par leurs nationaux, et celle-ci devra avoir lieu immédiatement, pour autant que les ayants-droit à la succession ouverte ne seront pas présents en personne, ou ne seront pas représentés comme tels d'une manière légale.

En cas d'une opposition à la mise en possession de la part des créanciers du défunt, cette mise en possession n'en devra pas moins avoir lieu immédiatement, dès que les oppositions auront été levées.

Art. 17. Le présent traité sera en vigueur pendant dix années, à compter du jour de l'échange des ratifications, et ainsi jusqu'à l'expiration de douze mois après qu'une des hautes parties contractantes aura annoncé à l'autre son intention d'en faire cesser l'effet; chacune des hautes parties contractantes se réservant le droit de faire cette déclaration à la fin du susnommé terme de dix ans, ou à toute époque subséquente.

Art. 18. Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Naples dans l'espace de trois mois, à compter du jour de la signature, ou même avant, si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Naples, en double expédition, le 17 Novembre de l'an 1847.

Cte. de Liedekerke Beaufort.
(*L. S.*)

Justin Fortunato.
(*L. S.*)
Prince de Comitini.
(*L. S*)
Antoine Spinelli.
(*L. S.*)

Ce traité a été ratifié par S. M. le Roi des Pays-Bas le 25 Janvier, et par S. M. le Roi des Deux-Siciles le 8 Février 1848. L'échange des actes de ratification a eu lieu à Naples le 29 Février suivant. Lors de cet échange, la déclaration suivante à été remise de part et d'autre :

Déclaration.

Les soussignés, comte de Liedekerke Beaufort, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de S. M. le Roi des Pays-Bas auprès les cours de Rome et de Turin, et le Duc de Serracapriola, Ministre Secrétaire d'Etat des affaires étrangères et Président du Conseil des Ministres de S. M. le Roi du Royaume des Deux Siciles, en procédant cejourd'hui à l'échange des ratifications du traité de commerce et de navigation conclu entre Leurs Majestés et signé à Naples, le 17 Novembre, par les plénipotentiaires respectifs, ont déclaré, en vertu de l'autorisation de leurs Souverains, et au nom des deux hautes parties contractantes, qu'il est bien expressément entendu, que dans le dernier alinéa de l'article dixième, paragraphe quatrième, ainsi conçu, „que la „réciprocité établie par le présent traité ne s'étend pas aux primes que les „deux hautes parties contractantes peuvent accorder à leurs propres sujets „dans le but d'encourager la construction des navires nationaux," il ne s'agit point, quant à cette dernière disposition, de primes ou diminutions quelconques accordées ou à accorder sur les droits de navigation, ou d'entrée et de sortie, mentionnés dans les articles cinquième et septième du traité en question; l'intention formelle des parties contractantes étant

qu'une parfaite égalité et réciprocité existera relativement à ces droits, dans tous les cas spécifiés dans les susdits articles cinquième et septième.

La présente déclaration aura force et valeur comme si elle était insérée mot à mot dans le traité.

En foi de quoi ils l'ont signée et munie de leurs cachets respectifs.

Naples, le 29 Février 1848.

Cte. de Liedekerke Beaufort. (*L. S.*) — Duc de Serracapriola. (*L. S.*)

1847. 19 Nov.

N°. 232. *Note échangée à Berlin le* 19 *Novembre* 1847, *concernant le remplacement des poteaux sur les limites entre les Pays-Bas et la Prusse, par des bornes en pierre.*

(Journal Officiel 1850, n°. 10.)

A Monsieur le Baron Schimmelpenninck van der Oye, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de S. M. le Roi des Pays Bas,

à Berlin.

L'article 42 du traité, signé le 26 Juin 1816 à Aix-la-Chapelle, entre la Prusse et les Pays-Bas, pour la délimitation des frontières entre les deux Etats, est conçu dans les termes suivants:

„Dans les quinze jours après l'évacuation et la remise dont il s'agit à „l'article précédent, on commencera à planter les poteaux. Ces poteaux „seront de bois de chêne, de la longueur de 12 pieds du Rhin; 8 hors de „terre et 4 en terre. Ils seront carrés; la partie en terre sera de 12 pouces „d'épaisseur au moins, et celle hors de terre de 8. Ils seront peints du „côté de la Prusse en noir et blanc, et du côté des Pays-Bas en orange „et blanc. Ils seront numérotés, en commençant à la Moselle."

Pareille disposition se trouve dans l'art. 45 du traité de Clèves, du 7 Octobre 1816.

Dans le temps qui s'est écoulé depuis, les deux Gouvernements ont pourtant eu lieu de se convaincre que les poteaux en bois sont trop sujets à se détériorer pour pouvoir servir d'une manière durable à marquer les frontières. Ils ont donc résolu de les remplacer successivement par des bornes en pierre, ce qui a déjà eu lieu sur plusieurs points.

Cette mesure n'ayant du reste pour but ni d'opérer un changement dans la délimitation des deux pays, ni de régler quelques points litigieux sur la frontière, et le texte de l'article 42 du traité du 26 Juin 1816, ci-dessus allégué, éprouvant toutefois une altération par suite de cette opération, attendu que les bornes en pierre différeront naturellement, par la forme et les dimensions, des poteaux en bois qui ont servi jusqu'ici, les deux Gouvernements ont jugé nécessaire de consacrer ce changement de l'art. 42 précité, ainsi que celui qu'éprouvera l'art. 45 du traité du 7 Octobre 1816, par des notes officielles à échanger de part et d'autre.

En conséquence, le soussigné déclare par la présente, au nom de son Gouvernement, que les deux articles en question sont rapportés et modifiés,

en tant que les poteaux en bois plantés en vertu de ces articles seront remplacés successivement et à mesure que la nécessité sera reconnue, par des bornes en pierre d'une forme et d'une dimension convenable au but qu'elles sont destinées à remplir, celui de marquer d'une manière à la fois certaine et durable la frontière entre les deux Etats.

Le soussigné à l'honneur d'offrir à monsieur le baron Schimmelpenninck van der Oye, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de S. M. le Roi des Pays-Bas, l'assurance de sa haute considération.

Berlin, le 19 Novembre 1847.

CANITZ.

(*Une pareille déclaration a été delivrée, à la même date, par l'Envoyé des Pays-Bas à Berlin.*)

No. 233. *Arrêté Royal du* 17 *Décembre* 1847, *concernant la navigation et le commerce de la colonie de Surinam.* 1847. 17 Déc.

(*Traduction.*)

NOUS, GUILLAUME II, ETC., ETC., ETC.

Sur le rapport de Notre Ministre des colonies du 12 Novembre 1847;
Le Conseil d'Etat entendu;
Vu le rapport ultérieur de Notre Ministre des colonies du 16 de ce mois;
Avons arrêté et arrêtons:

Article unique. Les articles 70 et 71 du règlement sur l'organisation du gouvernement de la colonie de Surinam sont rapportés et remplacés par la disposition suivante:

„La colonie de Surinam est ouverte au commerce et à la navigation „de toutes les nations avec lesquelles le Royaume des Pays-Bas entre- „tient des relations d'amitié.

„Les conditions de l'admission et les droits à percevoir sont réglés par „des dispositions spéciales."

Notre Ministre des colonies est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont copie sera transmise au Conseil d'Etat.

La Haye, le 17 Décembre 1847.

GUILLAUME.

Le Ministre des Colonies,
J. C. BAUD.

No. 234. *Loi du* 30 *Mars* 1848, *rapportant la prohibition du transit vers la colonie de Surinam.* 1848. 30 Mars.

NOUS, GUILLAUME II, ETC., ETC., ETC.

A tous ceux qui les présentes verront, salut! savoir faisons:

Ayant pris en considération que la prohibition du transit vers le Surinam doit être rapportée dans l'intérêt du commerce et de la navigation;

A ces causes, le Conseil d'Etat entendu et de commun accord avec les Etats-Généraux, avons statué et statuons:

Article unique. Le § 2 de l'article 75 (1) de la Loi générale sur la perception des droits d'entrée, de sortie et de transit, ainsi que des accises et du droit de tonnage des navires de mer, du 26 Août 1822 (J. O. n°. 38) est rapporté à dater de la promulgation de la présente loi.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à la Haye, le 30 Mars 1848.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances, par intérim,
G. SCHIMMELPENNINCK.

1848. 31 Août.

N°. 235. *Arrangement additionnel au Traité entre les Pays-Bas et la Grande-Bretagne du 4 Mai* 1818, *pour la répression du trafic des esclaves, ainsi qu'aux articles additionnels et explicatifs conclus le* 31 *Décembre* 1822, *le* 25 *Janvier* 1823, *et le* 7 *Février* 1837; — *signé à la Haye, le* 31 *Août* 1848.

(Journal Officiel 1848, n°. 79.)

S. M. le Roi des Pays-Bas et S. M. la Reine du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande ayant trouvé bon de convenir d'un arrangement ultérieur additionnel au traité conclu à la Haye le 4 Mai 1818 pour la répression du trafic des esclaves, auquel ont déjà été ajoutés des articles additionnels et explicatifs, conclus le 31 Décembre 1822, le 25 Janvier 1823 et le 7 Février 1837, ont nommé, autorisé et commis Leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur Arnold Adolphe baron Bentinck, Commandeur etc., Son Ministre des Affaires Etrangères, ad intérim, et

H. M. the Queen of the United Kingdom of Great-Britain and Ireland and H. M. the King of the Netherlands, having deemed it expedient to enter into a further arrangement additional to the treaty concluded at the Hague on the 4th of May 1818 for the suppression of the slave trade, to which additional and explanatory articles have been already concluded on the 31st of December 1822, on the 25th of January 1823, and on the 7th of February 1837, have named, authorized and appointed as their plenipotentiaries for that purpose, namely:

H. M. the Queen of the United Kingdom of Great-Britain and Ireland, sir Edward Cromwell Disbrowe, Knight Grandcross etc., Her Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to H. M. the King of the Netherlands, Grand Duke of Luxemburg, and

---

(1) Loi du 26 Août 1822. Art. 75, § 2: «Le transit de marchandises vers la Colonie «de Surinam est défendu.»

S. M. la Reine du Royaume Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, sir Edward Cromwell Disbrowe, Chevalier Grandcroix etc., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire auprès de S. M. le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleinpouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Attendu que par la 5e section de l'article additionnel conclu le 25 Janvier 1823 au traité pour la répression du trafic des esclaves, entre Leurs Majestés le Roi des Pays-Bas et le Roi du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, signé à La Haye le 4 Mai 1818, tout navire ou vaisseau sujet à l'examen, aux termes dudit traité ou aux termes des articles explicatifs et additionnels, et détenu rôdant ou naviguant sur ou proche de la côte d'Afrique, dans l'espace d'un dégré géographique à l'ouest d'icelle, et entre le 20me dégré de latitude septentrionale et le 20me dégré de latitude méridionale, ou à l'ancre dans une des rivières, bayes ou criques de ladite côte, dans la circonscription de ces limites, ou à l'ancre en quelque port que ce soit, dans la circonscription desdites limites, se trouve exposé à être détenu et condamné, s'il se trouve à bord une quantité exorbitante d'eau en barriques ou en cuves, et plus qu'il n'en faudrait pour la consommation de l'équipage d'un navire marchand; et attendu que des cas pourraient se présenter, où le commerce légitime pourrait être interrompu, et que des navires marchands destinés au transport d'émigrés ou de bétail, pourraient être empêchés de continuer cette occupation légitime par l'application trop rigoureuse de la susdite stipulation,

Il est convenu entre les deux hautes parties contractantes, que s'il se trouvait à bord d'un bâtiment mar-

H. M. the King of the Netherlands, Arnold Adolphus baron Bentinck, Commander etc., His temporary Minister of Foreign Affairs;

Who, after having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form, have agreed upon and concluded the following articles:

Art. 1. Whereas by the 5th section of the additional article concluded on the 25th of January 1823, to the treaty for the suppression of the slave trade, between Their Majesties the King of the United Kingdom of Great-Britain and Ireland and the King of the Netherlands, signed at the Hague on the 4th of May 1818, any ship or vessel subject to examination under that treaty or under the explanatory or additional articles thereto, detained, hovering or sailing upon the coast of Africa within one geographic degree to the westward thereof, and between the 20th degree of north latitude and the 20th degree of south latitude, or at anchor within any of the rivers, bays or creeks of the said coast, within those limits, or at anchor in any port within the said limits, was declared liable to seizure and condemnation, if she should be found to have on board an unreasonable quantity of water in casks or in tanks, more than sufficient for the consumption of her crew as a merchant vessel; and whereas cases might arise, in which lawful commerce might be interrupted. and merchant ships destined for the transport of emigrants or cattle might be prevented from pursuing such lawful occupation, by too strict an application of the stipulation above cited,

It is hereby agreed by the two high contracting parties, that if there should be found on board of a mer-

chand de l'une ou de l'autre nation une plus grande provision d'eau en barriques ou en cuves, ou dans d'autres réservoirs, que ne l'exigent les besoins de l'équipage, cette circonstance seule ne pourra point être considérée comme un motif valable pour autoriser la détention du susdit navire, pourvu que les papiers de bord dont il est muni soient en règle, de manière à constater qu'il n'est pas engagé à faire le trafic d'esclaves.

Art. 2. Attendu qu'il était convenu par l'article 2 du susdit traité du 4 Mai 1818, que des vaisseaux des marines Royales des deux hautes parties contractantes, munis d'instructions spéciales, auraient le droit de visiter des navires marchands des deux nations, suspects de se trouver engagés dans le commerce d'esclaves, et auraient le droit d'arrêter de tels navires ayant en effet des esclaves à bord; et attendu que ce droit de visite et d'arrestation fut permis dans toute l'étendue des grandes mers, à l'exception de la mer Méditerranée et des mers Européennes situées hors du Détroit de Gibraltar au nord de la 37e parallèle de latitude septentrionale et à l'est du méridien de longitude au 20e dégré à l'ouest de Greenwich;

Et attendu qu'il était convenu par l'article additionnel au susdit traité, signé le 25 Janvier 1823, que le droit d'arrestation serait étendu aux navires trouvés dans certaines limites indiquées sur la côte occidentale d'Afrique, équipés pour le commerce d'esclaves; et attendu que le trafic d'esclaves ne se borne pas à cette partie de la côte occidentale d'Afrique, où l'arrestation du chef d'équipement est permise, mais qu'il se pratique également, tant sur la côte orientale d'Afrique que dans d'autres parties du monde; il est convenu entre les deux hautes parties contractantes, que le droit réciproque, accordé par l'article additionnel susmentionné aux croiseurs des deux nations, d'arrêter des

chant vessel of either nation a greater quantity of water in casks or in tanks, or in other receptacles, than is necessary for the use of the crew, that circumstance alone shall not be considered as sufficient reason for authorizing the detention of the said vessel, provided that the ships papers with which she is furnished are in order, so as to prove that she is not engaged in slave trade.

Art. 2. Whereas by the 2d article of the aforesaid treaty of the 4th of Mai 1818 it was agreed that ships of the Royal navies of the two high contracting parties, provided with special instructions, should have the right of visiting merchant vessels of the two nations, suspected of being engaged in slave trade, and should have the right of seizing such vessels when found with slaves actually on board; and whereas that right of search and seizure was permitted throughout the whole extent of the high seas, except in the Mediterranean Sea, and in the seas of Europe lying without the Strait of Gibraltar to the northward of the 37th parallel of north latitude and to the eastward of the meridian of longitude 20 degrees West of Greenwich;

And whereas by the additional article to the aforesaid treaty, signed on the 25th of January 1823, it was agreed that the right of seizure should be extended to vessels found within certain specified limits on the west coast of Africa, equipped for slave trading; and whereas the traffic in slaves is not confined to that part of the west coast of Africa, within which seizure for equipment is allowed, but is also carried on both on the east coast of Africa and in other parts of the world; it is therefore agreed by the two high contracting parties, that the mutual right, granted by the additional article aforesaid to the cruizers of the two nations, of seizing vessels found equipped for slave trade, shall

navires trouvés équipés pour le commerce d'esclaves, sera étendu à des navires trouvés sur la côte orientale d'Afrique, à l'ouest du 53e dégré de longitude à l'est du méridien de Greenwich, et entre l'équateur et le parallèle de 30 dégrés de latitude méridionale; et que des navires, arrêtés du chef d'un tel équipement dans les susdites limites, seront soumis à la jurisdiction des cours de justice mixtes, établies en vertu du traité de 1818.

Art. 3. Attendu qu'il était convenu par la section 3 de l'article 3 du traité du 4 Mai 1818, que le nombre des vaisseaux de chacune des marines Royales, autorisés à visiter et à arrêter des navires marchands par suite des stipulations de ce traité, ne pourrait excéder le nombre de douze, appartenant à chacune des hautes parties contractantes, sans le consentement exprès de l'autre puissance préalablement obtenu;

Et attendu que l'expérience à fait connaître l'insuffisance d'un nombre si restreint de croiseurs pour supprimer le commerce d'esclaves;

Il est réciproquement convenu entre les deux hautes parties contractantes, que l'une et l'autre partie aura la faculté d'employer, sous les conditions et les restrictions stipulées par le traité de 1818, et dans le but de donner suite à ce traité et à ses articles additionnels et explicatifs, tel nombre de vaisseaux de sa marine Royale que l'une et l'autre partie jugera utile.

Art. 4. Les présents articles additionnels auront la même force et valeur que s'ils se trouvaient insérés dans le traité du 4 Mai 1818, et seront tenus comme en faisant partie intégrante.

Ils seront ratifiés, et les ratifications seront échangées à la Haye, dans l'espace d'un mois, à compter du jour de leur signature.

En foi de quoi les plénipotentiaires

be extended to vessels found on the east coast of Africa to the westward of the 53th degree of longitude east from the meridian of Greenwich, and between the equator and the parallel of 30 degrees south latitude; and that vessels, seized on account of such equipment within the limits aforesaid, shall be amenable to the jurisdiction of the mixed courts of justice established under the treaty of 1818.

Art. 3. Whereas by section 3 of the 3d article to the treaty of the 4th of Mai 1818 it was agreed that the number of ships of each of the Royal navies, authorized to search and detain merchant vessels under the provisions of that treaty, should not exceed the number of twelve belonging to either of the high contracting parties, without the special consent of the other high contracting party being first had and obtained;

And whereas experience has shown the inadequacy of so small a number of cruizers to suppress the slave trade;

It is mutually agreed by the two high contracting parties, that either party shall be at liberty to employ, under the conditions and restrictions stipulated by the treaty of 1818, and in order to carry into effect that treaty and its additional and explanatory articles, such number of ships of its Royal navy, as may appear to either party to be expedient.

Art. 4. The present additional articles shall have the same force and validity as if they had been inserted in the treaty of the 4th of May 1818, of which they shall be considered as forming an integral part.

They shall be ratified and the ratifications thereof shall be exchanged at the Hague, within one month from the date of their signature.

In witness whereof the respective

respectifs les ont signés, et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à la Haye, le 31 Août de l'an de grâce 1848.

(*L. S.*) Bentinck.
(*L. S.*) Edwd. Cromwell Disbrowe.

plenipotentiaries have signed the same, and have affixed thereto the seals of their arms.

Done at the Hague, this 31st day of August, in the year of our Lord 1848.

(*L. S.*) Edwd. Cromwell Disbrowe.
(*L. S.*) Bentinck.

Les deux plénipotentiaires soussignés sont convenus du consentement de leurs Souverains respectifs, que l'article 2 de l'arrangement ultérieur additionnel au traité conclu à la Haye le 4 Mai 1818 pour la répression du trafic des esclaves, tel que cet arrangement a été signé par eux le 31 Août 1848, ne sera exécutoire qu'après un espace de cinq mois, à compter de la date de l'échange des ratifications, mais que ce terme écoulé, les stipulations dudit article auront pleine force et effet.

Fait à la Haye, le 24 Octobre 1848.

(*L. S.*) Bentinck.
(*L. S.*) Edwd. Cromwell Disbrowe.

The undersigned plenipotentiaries have agreed with the consent of their respective Sovereigns, that the 2nd article of the ulterior arrangement, signed at the Hague on the 31st of August 1848 as additional to the treaty of the 4th of May 1818 for the suppression of the slave trade, shall not be carried into execution, till after the expiration of five months from the date of the exchange of the ratifications, and that from that period the stipulations of this said article shall have full and complete effect.

Done at the Hague, this 24th day of October 1848.

(*L. S.*) Edwd. Cromwell Disbrowe.
(*L. S.*) Bentinck.

(*Ratifié par S. M. le Roi des Pays-Bas le* 25 *Septembre et par S. M. la Reine de la Grande-Bretagne et d'Irlande le* 20 *Septembre* 1848.)

1848.
8 Sept.

N°. 236. *Publication du Gouverneur-Général des Indes Orientales Néerlandaises, par laquelle les ports de Menado et de Kema, à l'île de Célèbes, sont déclarés ports francs; en date du* 8 *Septembre* 1848.

(*Traduction.*)

Le Ministre d'Etat, Gouverneur-Général des Indes Néerlandaises, etc.

Voulant continuer de donner à la production, au commerce et à la prospérité des différentes possessions de l'Etat aux Indes Néerlandaises, le développement dont elles sont susceptibles, chacune d'après sa nature particulière;

Considérant qu'à l'égard de la Résidence de Menado ce but semble pouvoir être atteint le mieux, en lui assurant l'entière et pleine jouissance des avantages naturels qu'elle offre par sa situation, par la fertilité du sol et par l'activité de sa population;

A trouvé bon et entendu d'arrêter:

1°. Qu'à partir du 1er Janvier 1849 les ports de Menado et de Kema, à l'île de Célèbes, seront des ports francs, où toutes les marchandises quelconques et sans distinction de pavillon pourront être librement importées et exportées, sans être assujetties au payement de droits, soit de la cargaison, soit de tonnage, de port ou d'ancrage pour les vaisseaux, et sans que les commerçants soient tenus à remplir aucune formalité à l'égard de droits d'entrée et de sortie;

2°. Que, par conséquent, le règlement sur l'importation, la vente et la possession d'armes à feu, arrêté par Décret du 8 Août 1828, cessera d'être en vigueur pour le port et la ville de Menado et Kema, et qu'ainsi la libre importation et exportation de munitions de guerre y sera également permise;

3°. Que l'importation et l'exportation de l'opium n'y sera non plus assujetti à aucun droit ni restriction, bien entendu, toutefois, que chacun devra se soumettre aux ordonnances locales, qui existent ou qui émaneront par la suite dans l'intérêt de la régie de l'opium;

4°. Que les droits de reconnaissance établis par l'article 20 de la Publication du 28 Août 1818 et par le Décret du 4 Octobre 1819, ainsi que l'imposition au bénéfice de l'hôpital Chinois, établie par le Décret du 5 Mars 1832, ne seront point perçus des jonques Chinoises qui sont déchargées à Menado ou à Kema;

5°. Que dans les autres ports de la Résidence de Menado, il ne sera plus perçu de droits d'entrée et de sortie, des marchandises importées à Menado et à Kema ou exportées de ces villes par des bâtiments indigènes; les navires gréés à l'Européenne étant exclus desdits ports;

6°. Que le Résident de Menado pourra permettre à des étrangers de fixer leur résidence à Menado ou à Kema, pour y faire le commerce, jusqu'à ce que cette permission leur soit retirée.

Mande et ordonne, etc.

Donné à Buitenzorg, le 8 Septembre 1848.

ROCHUSSEN.

N°. 237. *Loi du* 13 *Août*, *réglant l'admission et l'expulsion d'étrangers.*

1849.
13 Août.

(*Traduction.*)

NOUS, GUILLAUME III, ETC., ETC., ETC.

A tous ceux qui les présentes verront, salut! savoir faisons:

Ayant pris en considération, qu'aux termes de l'article 3 de la Loi Fondamentale, l'admission et l'expulsion d'étrangers, ainsi que les conditions générales auxquelles des traités d'extradition pourront être conclus avec des Puissances Etrangères, devront être réglées par la loi;

A ces causes, Notre Conseil d'Etat entendu et de commun accord avec les Etats Généraux,

Avons statué comme Nous statuons par les présentes:

Art. 1. Tout étranger, ayant des moyens suffisants d'existence, ou en

état de se les procurer par son travail, sera admis dans le Royaume des Pays-Bas aux conditions énoncées dans les quatre articles suivants.

Art. 2. L'admission aura lieu sur la production d'un passeport étranger en règle.

Le passeport étranger se trouve en règle:

a. si la délivrance a eu lieu par le gouvernement du pays de l'étranger, ou de la part de ce gouvernement;

b. s'il est muni du visa d'un agent diplomatique ou consulaire Néerlandais près ledit gouvernement, pour le voyage aux Pays-Bas;

c. s'il n'est pas périmé.

Art. 3. L'étranger pourra de même être admis s'il est muni d'autres documents, pourvu que ces documents fassent apparoir de la qualité et de l'identité du porteur, du lieu d'où il vient, et du but dans lequel il se rend en ce pays.

Art. 4. Des étrangers pourront même être admis sur la simple présentation de leurs personnes, en se faisant connaître et en déclarant d'où ils viennent et quel est le but de leur voyage.

Dans ce cas il pourra être exigé d'eux un certificat de notoriété, signé par deux ou plusieurs personnes connues de la police.

Art. 5. L'admission sera accordée par le chef de la police dans la commune frontière, ou bien dans la première commune où l'étranger arrive; ledit fonctionnaire lui délivrera un permis de voyage et de séjour, en recevant en dépôt, ou non, le passeport étranger ou autres documents exhibés.

Art. 6. Les permis de voyage et de séjour seront valables pour trois mois. Ils pourront être prolongés par le chef de la police du lieu où se trouve l'étranger.

La prolongation de ces permis ne pourra être refusée que dans le cas où il ne serait pas satisfait aux conditions requises à l'article 1er.

Quand le fonctionnaire susmentionné est d'avis que la prolongation du permis de voyage et de séjour ne peut être accordée, il soumettra sans délai le refus au juge de canton, afin qu'il soit procédé par celui-ci en conformité de l'art. 11.

Art. 7. Les étrangers seront obligés d'exhiber leur permis de voyage et de séjour, et les passeports étrangers ou autres documents dont ils sont munis, aux officiers de police qui le requerront, et aux habitants des maisons où ils sont reçus.

Art. 8. Si des étrangers sont rencontrés à l'intérieur du pays, sans être munis de permis de voyage et de séjour, le chef de la police dans la commune où ils se trouvent pourra leur délivrer ultérieurement le permis nécessaire, en se conformant aux règles prescrites pour l'admission d'étrangers à leur arrivée dans le royaume.

Art. 9. Des étrangers non admis, et ne pouvant obtenir un permis de voyage et de séjour, étant rencontrés à l'intérieur du pays, devront être transportés au-delà des frontières.

Art. 10. Des étrangers admis ne pourront être transportés hors des frontières, que par ordonnance du juge de canton du lieu où ils résident, ou par Nos ordres.

Art. 11. Le juge de canton ne pourra ordonner l'expulsion que lorsque l'étranger n'offrirait pas les garanties requises à l'article 1er. Il devra préalablement avoir entendu l'étranger, qui sera dûment cité à cette fin.

Il sera dressé procès-verbal de cet interrogatoire.

Si l'étranger n'a pas comparu, il en sera fait mention dans l'ordonnance d'expulsion.

Cette ordonnance devra être motivée.

Le juge de canton transmettra des copies du procès-verbal et de l'ordonnance d'expulsion à Notre Commissaire dans la province.

Nous Nous réservons la faculté d'annuler l'ordonnance d'expulsion ou son exécution; cependant elle sera exécutoire, nonobstant appel soit à Nous, soit, d'après l'article 20 ci-dessous, à la Haute-Cour.

Art. 12. L'étranger dangereux pour la tranquillité publique pourra être expulsé par Notre Ordre.

L'étranger dont Nous aurons ordonné l'expulsion, devra quitter le royaume dans les quinze jours après en avoir reçu l'ordre. Pendant ce temps il pourra profiter de la faculté que lui accorde l'article 20 de la présente loi, et en attendant il pourra être conduit en lieu de sûreté.

Lorsqu'il n'aura pas profité de cette faculté ou lorsque la Haute Cour aura déclaré ses réclamations dénuées de fondement, il sera procédé sans délai à l'exécution de l'ordre d'expulsion.

L'étranger sera éconduit, si faire se peut, par la frontière qu'il aura indiquée lui-même.

Art. 13. Nous Nous réservons la faculté d'assigner à des étrangers dangereux pour la tranquillité publique, un lieu déterminé dans le royaume où ils devront fixer leur résidence, ou de leur interdire le séjour en des lieux déterminés.

Communication sera faite aux Etats-Généraux des Arrêtés Royaux pris en vertu du présent article ainsi que de l'article 12.

Art. 14. Les étrangers qui, dans les cinq années après la date d'un ordre d'expulsion rendu par un juge de canton, seront découverts sur le territoire du royaume, sans pouvoir faire apparoir d'une admission postérieure, seront punis d'un emprisonnement de 8 jours à 3 mois.

Art. 15. Les étrangers qui, après avoir été expulsés par Notre ordre, rentrent sur le territoire des Pays-Bas sans que cet ordre ait été révoqué, seront punis d'un emprisonnement de trois à six mois.

Dans les cas prévus par cet article et par l'article précédent, les condamnés seront conduits hors du territoire, après avoir subi leur peine.

Art. 16. Des étrangers pourront être extradés à des gouvernements étrangers pour cause de désertion, en vertu de traités spéciaux, sous promesse de réciprocité et en observant les règles prescrites par l'article suivant, litt. *c* et *d*.

Art. 17. Après la promulgation de la présente loi les conditions générales qui suivent devront être observées pour la conclusion de nouveaux traités ou pour le renouvellement de traités existants, relativement à l'extradition d'étrangers pour d'autres crimes ou délits que celui de désertion, savoir:

A la demande de gouvernements étrangers pourront être livrés les étrangers condamnés ou mis en état d'accusation, ou contre lesquels une ordonnance de poursuite avec mandat d'arrêt a été rendue par l'autorité judiciaire du pays qui demande l'extradition, pour un ou plusieurs des crimes ou délits suivants, commis sur le territoire étranger:

1°. Assassinat, empoisonnement, parricide, infanticide, meurtre, viol;

2°. Incendie;

3°. Faux en écriture, y compris la contrefaçon de billets de banque, de papier-monnaie et d'effets publics.

4°. Fabrication de fausse monnaie, altération de monnaie, et émission, avec connaissance, de fausse monnaie;

5°. Faux témoignage;

6°. Vol, accompagné de circonstances aggravantes, escroquerie, concussion, corruption de fonctionnaires publics, soustraction ou détournement commis par des comptables ou dépositaires publics.

7°. Banqueroute frauduleuse.

L'extradition ne pourra avoir lieu:

a. que sur la production d'une expédition authentique du jugement ou de l'arrêt de condamnation ou de mise en accusation, ou de l'ordonnance de poursuite avec mandat d'arrêt;

b. lorsque l'étranger subit ou a déja subi dans les Pays-Bas la peine du crime ou délit commis à l'étranger, que ce crime ou délit soit puni ici d'une peine moindre ou non que d'après les lois du pays dont le gouvernement réclame l'extradition.

c. s'il s'agit de crimes ou délits dont la poursuite ou la peine se trouve prescrite d'après les lois Néerlandaises.

d. si la conséquence de l'extradition serait de soustraire l'individu réclamé à une action publique entamée pour contravention aux lois pénales Néerlandaises, ou aux effets d'une condamnation emportant prise de corps, antérieure à la demande d'extradition.

Art. 18. Les étrangers réclamés en vertu des traités mentionnés à l'article précédent, pourront être provisoirement arrêtés, et les effets dont ils se trouveront munis, pourront être saisis.

Notification de l'arrestation effectuée sera faite dans les trois jours au ministère public près le tribunal dans le ressort duquel l'arrestation a eu lieu.

Dans les huit jours après l'arrestation, et, s'il n'y a pas eu d'arrestation, dans les huit jours après en avoir reçu l'ordre, le ministère public requerra que l'individu réclamé soit entendu en chambre de conseil, et que le tribunal fasse connaître, dans le terme d'un mois, son avis sur la question de savoir si l'extradition demandée devra être accordée ou non.

Le tribunal décidera en même temps lesquels des effets saisis seront rendus à l'individu réclamé, ou bien livrés pour servir de pièces de conviction.

L'avis et la décision du tribunal, avec les pièces relatives à l'affaire, seront transmis au Ministre de la Justice.

Il sera libre à l'individu réclamé, pendant quinze jours, à compter de celui où il a été entendu en chambre de conseil, d'user de la faculté que lui donne l'article 20.

Après que les formalités ci-dessus énoncées auront été remplies, et que le terme de quinze jours accordé par l'alinéa précédent sera expiré, ou que la Haute-Cour aura rendu son jugement en conformité de l'article 20, l'extradition sera ordonnée ou refusée.

Dans ce dernier cas l'individu réclamé, s'il a été provisoirement arrêté, sera immédiatement mis en liberté, à moins qu'il ne doive être retenu pour d'autres causes.

Art. 19. Les dispositions de la présente loi ne pourront être appliquées à des étrangers qui, aux termes de l'art. 8 du Code Civil, sont assimilés aux Néerlandais, et qui, pour ce qui concerne les effets de la présente loi, sont considérés comme régnicoles; ni à l'étranger établi dans le royaume, qui, après s'être marié à une femme Néerlandaise, aura un ou plusieurs enfants de ce mariage, nés dans les Pays-Bas.

Art. 20. Tous ceux, auxquels la présente loi serait rendue applicable et qui invoquent la qualité de Néerlandais ou les exceptions de l'article précédent, pourront s'adresser à la Haute-Cour par requête, qui toutefois ne sera fondée que sur ces motifs seuls, afin de faire déclarer que la présente loi n'est pas applicable à leur égard. Dans les cas prévus par les articles 12 et 18, le délai fixé par ces articles devra être observé.

La Haute-Cour prononcera sur lesdites questions, après avoir entendu le procureur-général.

Art. 21. Tous actes et pièces à dresser ou à délivrer en vertu de la présente loi, seront exempts des droits de timbre, d'enregistrement et de greffe.

Mandons et ordonnons etc.

Donné au Loo, le 13 Août 1849.

GUILLAUME.

Le Ministre de la Justice,
H. L. WICHERS.

N°. 238. *Arrêté du Roi des Pays-Bas, à l'égard de la dénonciation de la Convention conclue en* 1841 *entre les Pays-Bas et la Belgique, concernant le secours et l'entretien de sujets indigents, en date du* 15 *Septembre* 1849.

1849. 15 Sept.

(*Traduction.*)

NOUS, GUILLAUME III, ETC., ETC., ETC.

Sur le rapport de Nos Ministres de l'Intérieur et des Affaires Etrangères du 11 Septembre 1849, n°. 98, et du 13 Septembre n°. 7, desquels il résulte, que d'après l'autorisation accordée par rescrit Royal du 28 Janvier 1849, n°. 4, une correspondance a été ouverte avec le Gouvernement Belge, dont le résultat a été, que la convention conclue à la Haye le 6 Novembre 1841, entre les Pays-Bas et la Belgique, concernant le remboursement réciproque des frais de secours et d'entretien, avancés de part et d'autre pour des sujets nécessiteux des deux Royaumes, et laquelle a été insérée avec l'arrêté Royal du 12 Mars 1842 au *Journal Officiel* de la même année, n°. 8, a cessé d'être valable, quant à tout secours avancé de part et d'autre après le 31 Mai 1849;

Avons trouvé bon et entendu de déclarer, que la convention précitée ne peut plus être invoquée par rapport aux secours avancés après le 31 Mai 1849.

Nos Ministres de l'Intérieur et des Affaires Etrangères sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Journal Officiel.*

La Haye, le 15 Septembre 1849.

GUILLAUME.

Le Ministre de l'Intérieur,
J. M. DE KEMPENAER.

Le Ministre des Affaires Etrangères,
LIGHTENVELT.

1849. 30 Sept.

N°. 239. *Traité conclu entre l'Autriche et la Prusse, relativement à l'établissement d'un nouveau Pouvoir Central pour l'Allemagne, en date du* 30 *Septembre* 1849 *(auquel S. M. le Roi des Pays-Bas a adhéré pour le Limbourg par acte du* 23 *Novembre* 1849.)

(Documents communiqués aux Etats-Généraux.)

Nachdem der Herr Erzherzog Reichsverweser wiederholt den Wunsch ausgesprochen hat, das Ihm die Möglichkeit geboten werde, Seiner Würde zu entsagen und die Ihm mit Bundesbeschluss vom 12 Juli v. J. anvertrauten Gewalten wieder an die Gesammtheit der Mitglieder des Deutschen Bundes zurückzugeben, — und in Erwägung der Nothwendigkeit, dass für einen solchen Fall ein neues allgemein anerkanntes Central-Organ die Leitung der gemeinsamen Angelegenheiten des Deutschen Bundes übernehme, und bis zur definitiven Gestaltung seiner inneren Verhältnisse besorge, — haben die beiden Höfe von Wien und Berlin sich behufs der Bildung einer solchen neuen provisorischen Bundes-Central-Gewalt über einen ihren übrigen Bundesgenossen vorzulegenden Vorschlag zu verständigen gesucht.

Dem gemäss sind die Unterzeichneten am heutigen Tage zusammengetreten, um auf Grundlage der zwischen ihren Allerhöchsten Höfen gepflogenen Verhandlungen über nachstehende Puncte übereinzukommen, und diese Uebereinkunft unter Vorbehalt der Ratification durch ihre Unterschrift zu beglaubigen:

„§ 1. Die Deutschen Bundesregierungen verabreden im Einverständnisse mit dem Reichsverweser ein Interim, wonach Oesterreich und Preussen die Ausübung der Central-Gewalt für den Deutschen Bund im Namen sämmtlicher Bundesregierungen bis zum 1 Mai 1850 übernehmen, in so fern dieselbe nicht früher an eine definitive Gewalt übergehen kann.

§ 2. Der Zweck des Interims ist die Erhaltung des Deutschen Bundes als eines völkerrechtlichen Vereines der Deutschen Fürsten und freien Städte, zur Bewahrung der Unabhängigkeit und Unverletzbarkeit ihrer im Bunde begriffenen Staaten und zur Erhaltung der inneren und äusseren Sicherkeit Deutschlands.

§ 3. Während des Interims bleibt die Deutsche Verfassungs-Angelegenheit der freien Vereinbarung der einzelnen Staaten überlassen. Dasselbe gilt von den nach Art. 6 der Bundes-Akte dem Plenum der Bundesversammlung zugewiesenen Angelegenheiten.

§ 4. Wenn bei Ablauf des Interims die Deutsche Verfassungs-Angelegenheit noch nicht zum Abschlusse gediehen sein sollte, so werden die Deutschen Regierungen sich über den Fortbestand der hier getroffenen Uebereinkunft vereinbaren.

§ 5. Die seither von der provisorischen Central-Gewalt geleiteten Angelegenheiten, in so weit dieselben nach Maassgabe der Bundesgesetze innerhalb der Competenz des Engeren Rathes der Bundesversammlung gelegen waren, werden während des Interims einer Bundes-Commission übertragen, zu welchen Oesterreich und Preussen je zwei Mitglieder ernennen und welche ihren Sitz zu Frankfurt nimmt. Die übrigen Regierungen können sich einzeln oder mehrere gemeinschaftlich durch Bevollmächtigte bei der Bundes-Commission vertreten lassen.

§ 6. Die Bundes-Commission führt die Geschäfte selbständig, unter Verantwortlichkeit gegen ihre Vollmachtgeber. Sie fasst ihre Beschlüsse nach gemeinsamer Berathung. Im Falle sie sich nicht zu vereinigen vermag, erfolgt die Entscheidung durch Verständigung zwischen den Regierungen von Oesterreich und Preussen, welche erforderlichen Falls einen schiedsrichterlichen Ausspruch veranlassen werden. Dieser Ausspruch wird durch drei Deutsche Bundesregierungen gefällt. Im eintretenden Falle hat jedesmal Oesterreich einen und Preussen den anderen der Schiedsrichter zu wählen. Die beiden auf diese Weise designirten Regierungen vereinigen sich zur Ergänzung des Schiedsgerichtes über die Wahl des Dritten.

Die Mitglieder der Bundes-Commission theilen sich in die ihr zugewiesenen Geschäfte, die sie, der bestehenden Bundesgesetzgebung und insbesondere der Bundeskriegsverfassung gemäss, entweder selbst besorgen, oder deren Besorgung leiten und überwachen.

§ 7. Sobald die Zustimmung der Regierungen zu gegenwärtigem Vorschlage erfolgt ist, wird der Reichsverweser seiner Würde entsagen, und die ihm übertragenen Rechte und Pflichten des Bundes in die Hände Sr. M. des Kaisers von Oesterreich und Sr. M. des Königs von Preussen niederlegen."

Nach erfolgter Ratification, welche durch gegenseitig auszuwechselnde Ministerial-Erklärungen binnen 10 Tagen, von heute an gerechnet, dahier zu erfolgen hat, und nach Eintreffen der Zustimmung des Herrn Erzherzogs-Reichsverwesers, welche das Kaiserliche Kabinet, zur Vermeidung jedes Zeitverlustes, sofort eventuell einzuholen besorgt sein wird, werden die beiden Höfe von Wien und Berlin gemeinschaftlich sämmtliche Deutsche Regierungen zum Beitritte einladen.

Gegenwärtiger Akt ist in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt worden.

Geschehen zu Wien, im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, den 30 September 1849.

F. Schwarzenberg. m. p. F. M. L. (*L. S.*)   Bernstorff. m. p. (*L. S.*)

No. 240. *Arrêté Royal du* 11 *Octobre* 1849, *portant confirmation du XIXe article supplémentaire à la Convention de Mayence du* 31 *Mars* 1831.

1849. 11 Oct.

Nous, Guillaume III, etc., etc., etc.

Vu le protocole n°. IV de la session actuelle de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin à Mayence, en date du 25 Septembre 1849, mentionnant la vérification et l'échange des actes de ratification du XIXe article supplémentaire à la convention de Mayence du 31 Mars 1831 (mise à exécution par arrêté Royal du 28 Juin 1831) consigné au VIIe protocole de ladite commission (session de 1847);

Sur le rapport de Nos Ministres des Finances et des Affaires Etrangères du 5/9 Octobre 1849.

Avons arrêté et arrêtons :

Le XIX[e] article supplémentaire à la Convention de Mayence de 1831, consigné au VII[e] protocole des séances de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin à Mayence, en date des 19 Août et 3 Septembre 1847, est confirmé par Nous, et sera exécutoire le 26 Octobre 1849, le 31[e] jour après l'échange des actes de ratification.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Journal Officiel* en même temps que l'article supplémentaire XIX précité.

La Haye, le 11 Octobre 1849.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
Van Bosse.

XIX[me] *Article Supplémentaire.*

Ad article 42 *de la Convention de* 1831.

1. Quiconque est pourvu d'une patente pour l'exercice de la navigation du Rhin, conformément à l'article 42, pourra désormais entreprendre, pour un seul voyage à l'aller et au retour, la conduite *d'un bateau à voile*, autre que celui signalé dans la patente, et n'importe le pays riverain auquel le bateau appartient, lorsque le signalement du bateau à conduire aura été inscrit par l'autorité préposée à la police dans le port d'embarquement ou de départ, soit sur la patente, soit, à défaut d'espace, sur un certificat à joindre.

S'il s'agit de plusieurs voyages, ou en général d'un temps plus ou moins déterminé, la conduite d'un bateau à voile autre que celui indiqué dans la patente, ne pourra être entreprise qu'après que le signalement du bateau à conduire aura été inscrit comme ci-dessus, soit sur la patente, soit sur un certificat à joindre, par l'autorité (art. 42) dont le batelier conducteur est le sujet. En outre, le batelier sera tenu de justifier envers tous bureaux de navigation et agents préposés à la police, de la nationalité du bâtiment étranger dont il a entrepris la conduite, au moyen d'un certificat spécial émané de l'autorité du pays auquel le bâtiment appartient. Ce certificat qui relatera le nom, le numéro et la capacité du bâtiment, et le nom de son propriétaire, sera entretenu au courant par l'autorité qui l'a délivré, et ne pourra avoir plus de deux ans de date depuis le dernier visa.

2. Chaque sujet de l'un des Etats riverains, et muni de l'acquiescement préalable de son gouvernement, pourra obtenir de l'autre Etat riverain la patente de batelier *pour la conduite des bateaux à vapeur*, s'il a satisfait aux conditions d'aptitude généralement prescrites dans l'Etat qui lui confère la patente.

La patente pourra également exprimer l'autorisation pour le titulaire de conduire tous et chacun des bâtiments à vapeur appartenant à la compagnie ou à la personne au service de laquelle le patenté est engagé.

Les bateliers, conducteurs des bateaux à vapeur, seront tenus de justifier valablement, envers les bureaux de navigation et les préposés à la police qui leur en feront la demande, des patrons propriétaires des bâtiments conduits par eux.

No. 241. *Acte d'accession de S. M. le Roi des Pays-Bas (pour le Duché de Limbourg) au Traité conclu le* 30 *Septembre* 1849, *concernant l'établissement d'un pouvoir central pour l'Allemagne, en date du* 23 *Novembre* 1849.

1849. 23 Nov.

(Documents communiqués aux Etats-Généraux.)

La Haye, *le* 23 *Novembre* 1849.

Le prédécesseur du soussigné, Ministre des Affaires Etrangères, a eu l'honneur de recevoir la note collective, en date du 27 Octobre, par laquelle Messieurs les Envoyés d'Autriche et de Prusse, en communiquant par ordre de leurs cabinets la convention conclue entre les Cours de Vienne et de Berlin, le 30 Septembre dernier, ont invité en même temps le Gouvernement Néerlandais à accéder à cet acte pour le Duché de Limbourg.

Si la susdite note est restée jusqu'ici sans réponse, par suite du changement du Ministère, le soussigné en a fait néanmoins dès son entrée en fonctions l'objet d'un sérieux examen, dont le résultat ayant été soumis au Roi, il s'empresse d'avoir l'honneur d'adresser, d'après les ordres de S. M., à Messieurs les Envoyés d'Autriche et de Prusse, la déclaration suivante:

Bien que le Roi n'ait pu se dissimuler que la convention conclue entre les Gouvernements d'Autriche et de Prusse ne s'accorde point avec les dispositions organiques de la Confédération Germanique et qu'elle ne se trouve pas entièrement basée sur ces dispositions, néanmoins c'est avec beaucoup de satisfaction que S. M. a vu que les deux Gouvernements se sont entendus pour réunir leurs efforts afin de tâcher de mettre un terme à l'état de choses anormal et compliqué actuel, et qu'ils ont bien voulu, en considération surtout du voeu itérativement exprimé par Son Altesse Impériale l'Archiduc Vicaire de l'Empire de se démettre de Sa haute dignité, se charger du Pouvoir Central provisoire de la Confédération Germanique, au nom des Etats fédérés, dans le but de maintenir en attendant cette Confédération comme réunion de Princes et de villes libres Allemands, pour la conservation de l'indépendance et de l'inviolabilité de leurs Etats, faisant partie de la Confédération, ainsi que pour la défense de la liberté intérieure et extérieure de l'Allemagne.

Aussi le Roi accède-t-il entièrement pour le Duché de Limbourg à ladite convention du 30 Septembre, sous la réserve néanmoins, ainsi que cela semble d'ailleurs être le sens de la convention, que l'exercice du Pouvoir Central provisoire ne s'étendra qu'aux affaires qui, d'après les lois fédérales, étaient soumises à l'assemblée ordinaire de la Diète, et cela dans les limites fixées par ces lois; que tout engagement résultant de la présente accession cessera de lui-même au 1er Mai prochain; et que l'acte fédéral de 1815, l'acte final de Vienne de 1820, les résolutions prises par la Diète Germanique en vertu de sa compétence, ainsi que les traités existants, resteront en pleine vigueur en attendant leur modification légale.

Le soussigné saisit cette occasion pour offrir à Messieurs les Envoyés d'Autriche et de Prusse l'assurance de sa haute considération.

Van Sonsbeeck.

A Messieurs les Envoyés d'Autriche et de Prusse.

1850. 25 Juillet.

N°. 242. *Traité concernant l'établissement d'une Association-télégraphique Austro-Germanique, conclu à Dresde le 25 Juillet 1850 [auquel le Royaume des Pays-Bas a accédé par l'article 4 de la Convention conclue avec la Prusse le 18 Juillet 1851.]*

(Zeitschrift des D. O. Telegr. Vereins 1854. I.)

Vertrag über die Bildung eines Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Vereins.

Die hohen Regierungen von Oesterreich, Preussen, Bayern und Sachsen, in der Absicht dem öffentlichen wie dem Privat-Verkehre ihrer respectiven Staaten die Vortheile eines nach gleichmässigen Grundsätzen geregelten Telegraphen-Systems zuzuführen, haben die Errichtung eines Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Vereins beschlossen und Behufs der hierüber zu pflegenden Verhandlungen zu Commissarien ernannt, und zwar:

Die K. K. Oesterreichische Regierung den K. K. Sectionsrath Dr. Carl Steinheil, und den K. K. Postcommissair Hermann Richter.

Die K. Preussische Regierung den K. Regierungs- und Baurath Friedrich Wilhelm Nottebohm, u. den K. Commissarischen Postinspector Wilhelm Wiebe;

Die K. Bayerische Regierung den K. Ministerialrath Ludwig Freyherrn von Brück u. den K. Regierungsrath Carl Dyck; und

Die K. Sächsische Regierung den K. Geheimenrath Carl Wolf von Ehrenstein und den K. Telegraphen-Director Maximilian Maria Freiherrn von Weber,

Welche Commissarien unter Vorbehalt der Ratification über nachstehende Punkte übereingekommen sind.

I Abschnitt.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1. Als zum Bereiche des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Vereins gehörig werden nicht allein die in den Gebieten der vorgenannten hohen Regierungen gelegenen, sondern auch diejenigen Telegraphen-Linien und Stationen angesehen, welche die eine oder andere der Vereins-Regierungen in fremden Staaten unterhält oder noch anlegen sollte, letztere Linien und Stationen jedoch nur in so weit, als die mit den betreffenden fremden Regierungen bestehenden oder noch abzuschliessenden Verträge die Ausdehnung der Vereinsbestimmungen auf jene zulassen.

Ueber die bestehenden Linien und Stationen, so wie über die verschiedenen Entfernungen in geographischen Meilen werden sich die contrahirenden hohen Regierungen gegenseitig Mittheilungen machen. Gleichartige Benachrichtigungen werden erfolgen, sobald neue Linien oder neue Stationen in Betrieb gesetzt werden sollten.

Art. 2. Den Vereinsbestimmungen ist zunächst nur die internationale, d. h. diejenige telegraphische Correspondenz unterworfen, bei welcher die Ursprungs- und die End-Station verschiedenen Vereinsverwaltungen angehören. In wie weit auch die innere Correspondenz in den betreffenden Staaten

nach gleichen Grundsätzen zu behandeln ist, bleibt jeder Regierung überlassen. Die von fremden Stationen ausgehende oder dahin gerichtete telegraphische Correspondenz ist, falls sie die Linien mehrerer Vereins-Regierungen berührt, rücksichtlich der Beförderung im Bereich des Vereins so zu behandeln, als wäre sie bei der Eingangs-Station aufgegeben oder nach der Ausgangs-Station bestimmt. Beim Abschlusse neuer Verträge einzelner Vereins-Regierungen mit fremden Regierungen sollen diesen gegenüber die Bestimmungen des Vereins zur Geltung gebracht werden.

Art. 3. Jeder Regierung bleibt die Wahl beliebiger Systeme von Leitungen und Apparaten für ihre Telegraphen-Linien vorbehalten, und wird demgemäss in der Regel an demjenigen Punkte, wo die Telegraphen-Linien zweier Vereins-Regierungen zusammentreffen, ein Umtelegraphiren jeder von einer Linie auf die andere übergehenden Depesche Statt finden. Den hierbei betheiligten Regierungen ist jedoch unbenommen, sich über das Durchtelegraphiren derartiger Depeschen zwischen gewissen beiderseitigen Stationen zu verständigen.

Ueber die Einrichtung der bestehenden Linien und Apparate werden die contrahirenden hohen Regierungen sich gegenseitig Mittheilung machen. Dasselbe wird bei Errichtung neuer Linien geschehen.

Art. 4. Die contrahirenden hohen Regierungen übernehmen gegenseitig die Verpflichtung, die von ihren Stationen zur Beförderung angenommenen Depeschen, mit Ausnahme der im Art. 19 vorgesehenen Fälle, mit möglichster Schnelligkeit und Zuverlässigkeit weitergeben zu lassen, ohne jedoch für die richtige Ueberkunft jener Depeschen überhaupt oder deren Ueberkunft in einer gewissen Zeit irgend eine Gewähr zu leisten. Auch verbleibt jeder Regierung die Befugniss, nach Gutbefinden einzelne Linien für alle oder für gewisse Arten der Correspondenz zeitweise ausser Betrieb zu setzen. Sobald ein solcher Fall eintritt, werden die übrigen Vereins-Regierungen hiervon sofort in Kenntniss gesetzt werden.

Art. 5. Die contrahirenden hohen Regierungen werden Sorge tragen, dass die Mittheilung von Depeschen an Unbefugte verhindert und dass das Telegraphen-Geheimniss überhaupt in jeder Beziehung auf das Strengste gewahrt und das gesammte Telegraphen-Personal darauf vereidet werde.

Fremden Personen ist der Zutritt zu den Apparaten-Zimmern der Telegraphen-Stationen während des Telegraphirens nicht zu gestatten.

II Abschnitt.

Annahme der Depeschen.

Art. 6. Die Benutzung der Telegraphen der Vereins-Regierungen steht Jedermann ohne Ausnahme zu.

Die Aufgabe von Depeschen Behufs der Telegraphirung kann nur bei den Telegraphen-Stationen erfolgen.

Art. 7. Die Telegraphen-Stationen der Vereins-Regierungen sind zur Annahme telegraphischer Depeschen nach jeder andern Vereins-Station befugt. Auch kann die Annahme telegraphischer Depeschen zur Beförderung über die Endpunkte der Telegraphen-Linie hinaus oder nach seitwärts derselben gelegenen Orten stattfinden, in welchen Falle die Weiterbeförderung von der letzten Telegraphen-Station nach Bestimmung des Absenders entweder durch die Post in recommandirten Briefen oder mittelst Estafette, oder bei geringen Entfernungen mittelst Boten erfolgt.

Art. 8. In wie weit einzelne Telegraphen-Stationen zur Beförderung gewisser Arten von Correspondenz nicht befugt sind, werden sich die Vereins-Regierungen gegenseitig mittheilen.

Art. 9. Die Telegraphen-Büreaus sind täglich mit Einschluss der Sonn- und Festtage:

a. vom 1 April bis Ende September jeden Jahres von sieben Uhr Morgens bis neun Uhr Abends, und

b. vom 1 October bis Ende März jeden Jahres von acht Uhr Morgens bis neun Uhr Abends für den Dienstbetrieb offen zu erhalten.

Depeschen, welche ausserhalb jener Stunden abgesendet werden sollen, müssen vor 9 Uhr Abends unter Erlegung des Minimalbetrags für die nächtliche Beförderung auf der betreffenden Strecke angemeldet werden, in welchem Falle die betheiligte Station den übrigen Stationen von dem zu erwartenden späteren Eingange der Depesche sogleich Nachricht zu geben hat.

In jedem anderen Falle werden Vorausbestellungen nicht berücksichtigt.

Art. 10. Um Unregelmässigkeiten vorzubeugen, welche aus den Abweichungen der mittleren Zeiten an den verschiedenen Stationsorten entstehen können, werden die Uhren aller Telegraphen-Stationen einer und derselben Regierung nach der mittleren Zeit der Hauptstadt des betreffenden Staates gerichtet werden. In wie weit bei westlich gelegenen Stationen fur die nach dem Osten zu befördernden Depeschen die Aufgabe der letzteren vor Schluss der Dienststunden eintreten muss, wird durch die betreffenden Telegraphen-Büreaus bekannt gemacht werden.

Art. 11. Eine jede zu befördernde Depesche muss im Texte ohne Wort-Abkürzung and deutlich geschrieben sein, auch die genügende Adresse sowohl des Absenders als des Empfängers enthalten.

Zum Niederschreiben der aufzugebenden Depeschen darf Seitens der Absender nur ein unverwischbares Schreibmaterial verwandt werden. Auch dürfen in den Depeschen Rasuren nicht vorkommen.

Bei denjenigen Depeschen, welche durch andere Mittel weiter befördert werden sollen (Art. 7) hat der Absender die Art der gewünschten Weiterbeförderung schriftlich anzugeben.

Art. 12. Bis auf weitere Verabredung darf jede telegraphische Depesche nicht aus mehr als 100 Worten bestehen. Die Beförderung mehrerer Depeschen eines und desselben Absenders hinter einander ist nur in dem Falle zulässig, dass die Apparate der Linie nicht anderweitig in Anspruch genommen werden.

Art. 13. Sollte die Beförderung einer Depesche aus irgend einem Grunde nicht sogleich bei ihrer Auflieferung stattfinden können, so ist der Aufgeber hiervon in Kenntniss zu setzen, und die Depesche nur dann anzunehmen, wenn der Erstere die Absendung dennoch ausdrücklich verlangt.

Art. 14. Die Original-Concepte der aufgegebenen Depeschen, sowie die telegraphischen Niederschriften sämmtlicher Depeschen sind mindestens zwei Jahre lang aufzubewahren.

Art. 15. Abgesehen von den vorstehenden, bei sämmtlichen Depeschen Anwendung findenden Bestimmungen, sind in Bezug auf die Behandlung zu unterscheiden:

a. Staatsdepeschen der dem Verein angehörigen, so wie der Vertragsmässig berechtigten Regierungen.

b. Eisenbahn-Depeschen.

c. Privat-Depeschen.

Ein Unterschied zwischen Eisenbahn-Depeschen und Privat-Depeschen findet jedoch nur in so weit Statt, als solches in dem einen oder dem anderen Staate entweder durch allgemeine Vorschriften, oder durch besondere Vertragsbestimmungen festgesetzt worden ist.

Art. 16. Welche Depeschen jede einzelne der Vereinsregierungen als ihre Staats-Depeschen betrachtet zu sehen wünscht, hängt von ihrem Ermessen ab.

Art. 17. Die Staats-Depeschen können nach der Wahl der Absender in Deutscher oder in einer solchen fremden Sprache abgefasst werden, deren Buchstabenzeichen sich durch die vorhandenen Telegraphen-Apparate wiedergeben lassen. Auch ist bei jenen Depeschen die Anwendung von Chiffern, jedoch nur von solchen zulässig, welche in Buchstabenzeichen oder Ziffern bestehen.

Bei allen anderen Depeschen ist vorläufig die Fassung in Deutscher Sprache ohne Anwendung von Chiffernschrift Bedingung. Sollte sich später ein Bedürfniss herausstellen, entweder allgemein oder nur für bestimmte Routen auch andere Sprachen zur Anwendung für telegraphische Privat-Depeschen zuzulassen, so werden die betheiligten hohen Regierungen sich hierüber verständigen.

Art. 18. Zur Verhütung etwaigen Missbrauches sollen die Staats-Depeschen jederzeit mit dem Siegel des Absenders oder beziehentlich der absendenden Behörde versehen sein.

Art. 19. Eine Controle über die Zulässigkeit der Beförderung von Staats-Depeschen mit Rücksicht auf ihren Inhalt steht den Telegraphen-Büreaus nicht zu. Dagegen sind dieselben verpflichtet, solche Privat-Depeschen von der Annahme oder Weiterbeförderung auszuschliessen, deren Inhalt gegen die Gesetze verstösst oder aus Rücksichten des öffentlichen Wohls und der Sittlichkeit für nicht geeignet erachtet wird.

Die Entscheidung liegt in solchen Fällen dem Vorsteher der Telegraphen-Station oder dessen Stellvertreter ob.

An welche Behörde die gegen derartige Entscheidungen etwa zu erhebenden Beschwerden zu richten sind, wird von den betreffenden Regierungen bestimmt werden.

III Abschnitt.

Beförderung der Depeschen.

Art. 20. Die Beförderung der telegraphischen Depeschen von jeder Station aus, geschicht der Regel nach in der Reihenfolge in welcher sie entweder bei der Station aufgeliefert werden oder mittelst des Telegraphen zu derselben gelangen; den Vorrang hierbei haben jedoch jederzeit die Staats-Depeschen, und unter diesen wieder diejenigen, welche von den betreffenden Staats-Oberhäuptern, Ministerien oder Gesandtschaften abgesendet werden, ohne dass aber (mit Ausnahme von Fällen, wo Gefahr im Verzug ist) durch das Dazwischentreten solcher Depeschen die bereits begonnene Telegraphirung anderer Depeschen unterbrochen werden darf.

Ferner gebührt den Eisenbahn-Depeschen, falls sie nach art. 15 von Privat-Depeschen zu unterscheiden sind, ebenfalls der Vorrang vor letzteren.

Unter Staats-Depeschen derselben Gattung gehen die als dringlich bezeichneten denjenigen vor, welche eine solche Bezeichnung nicht haben.

Art. 21. Das im vorstehenden Artikel erwähnte Rangverhältniss der

Depeschen-Gattungen findet auch beim gleichzeitigen Vorhandensein mehrerer Depeschen an verschiedenen Stationen einer und derselben Linie in der Weise Anwendung, dass ein Richtungswechsel zunächst von jenem Rangverhältnisse abhängig ist.

Depeschen gleicher Kategorie, welche auf derselben Linie zur Absendung in entgegengesetzten Richtungen vorhanden sind, sollen in der Beförderung alterniren.

Art. 22. Wird die Telegraphen-Verbindung nach erfolgter Annahme einer Depesche unterbrochen, so ist diejenige Station, von welcher ab die Weiterbeförderung auf telegraphischem Wege unthunlich ist, verpflichtet, die Depesche sofort in einem recommandirten Briefe an die nächste Station, welche zur Weiterbeförderung im Stande ist, event. an die Endstation oder direct an den Adressaten als portofreye Dienstsache zur Post zu geben.

Nach erfolgter Wiederherstellung der telegraphischen Verbindung ist die Depesche noch nachträglich durch den Telegraphen weiter zu senden.

Art. 23. Jedem Absender einer Depesche steht das Recht zu, dieselbe collationiren, d. h. sich von der Adress-Station zurücktelegraphiren zu lassen. (Art. 29.)

Art. 24. Jede zur Beförderung bestimmte Depesche kann auf Verlangen des Absenders an mehrere Adressaten gerichtet und in Folge dessen sowohl auf Zwischen-Stationen abgesetzt, als auch bei diesen oder bei der letzten Station vervielfältigt werden. (Art. 30 und 31.)

Art. 25. Jede Depesche wird nach ihrer Ankunft auf der letzten Telegraphen-Station oder auf solchen Zwischen-Stationen, wo dieselbe abgesetzt worden ist (Art. 24), nach erfolgter Umschrift sogleich unter dem Amtssiegel der Telegraphen-Station an den oder die Adressaten abgesandt, und zwar, in so fern der Adressat am Stationsorte selbst wohnt, durch einen verpflichteten Boten der Telegraphen-Verwaltung, im anderen Falle aber nach Massgabe der vom Absender desshalb getroffenen Bestimmung (Art. 7.)

IV Abschnitt.

Beförderungs-Gebühren.

Art. 26. Für die Beförderung der telegraphischen Depeschen, soweit solche nicht unentgeltlich geschieht, wird eine vorläufig nach der Gesammtlänge der zu durchlaufenden Telegraphen-Linien der Vereins-Regierungen und nach der Zahl der Worte bemessene Gebühr erhoben, welcher nur in dem Falle, dass die Depesche von einer Telegraphen-Station durch Post oder expressen Boten nach einem andern Orte weiter zu befördern ist, eine Transportvergütung hinzutritt.

Die Gebühr beträgt für eine Depesche auf eine Entfernung bis einschliesslich 10 Meilen für 20 Worte 1 Fl. Conv.-Münze, oder 1 Fl. 12 kr. rhein. oder 20 Sgr. Diese Gebühr steigt jedesmal um denselben Betrag für weitere

15
20
25
30
35
40 u. s. w. Meilen.

Wenn die Depesche über 20 bis einschliesslich 50 Worte enthält, so wird das Doppelte, und wenn solche über 50 bis einschliesslich 100 Worte enthält, das Dreifache erhoben (1).

Art. 27. Bei Ermittelung der Gebühren nach der Wortzahl sind folgende Grundsätze zu beobachten:

1. Zusammengesetzte Worte, welche mit Bindestrichen verbunden zu werden pflegen, sind in der Regel als Ein Wort zu rechnen; als Maximal-Grenze eines Wortes werden jedoch 7 Sylben angenommen, so dass der Ueberschuss von 7 zu 7 Sylben wiederum als ein Wort gerechnet wird.

2. Interpunktionszeichen im Texte werden nicht mitgerechnet, dagegen können alle durch den Telegraphen nicht wiederzugebende Zeichen, welche daher durch Worte dargestellt werden müssen, nur als solche berechnet werden.

3. Einzelne Buchstaben oder Zahlen, letztere bis zu 5 Ziffern, werden ebenfalls als Ein Wort gerechnet. Bei Zahlen von mehr Zifferstellen sind je 5 Ziffern und ebenso der etwaige Ueberschuss als Ein Wort anzunehmen, wobei Striche, Kommata und andere darstellbare Zeichen als Ziffern mitzuzählen sind.

4. Bei chiffrirten Depeschen sind je 5 Zeichen, so wie der etwaige Ueberschuss als Ein Wort anzusehen.

5. Adresse und Unterschrift werden bei Auszählung der Worte mitgerechnet, dagegen sind —

6. Die etwaigen Notizen, in welcher Weise die Depesche von der letzten Telegraphen-Station weiterbefördert werden soll, ferner sämmtliche Zeichen und Worte, welche die Telegraphen-Verwaltung selbst der Depesche zum Zwecke des Dienstes hinzufügt, nicht mitzuzählen.

Art. 28. Im internationalen Verkehr werden in der Regel nur die Depeschen des Telegraphen-Dienstes gegenseitig frei befördert. Alle übrigen Staats-Depeschen dagegen unterliegen der tarifmässigen Gebührenberechnung von der Aufgabe- bis zur Adress-Station, unbeschadet der etwaigen anderweiten Verfügung einzelner Vereins-Regierungen, soweit es deren Gebühren-Antheil betrifft.

Art. 29. Für das Collationiren einer Depesche (Art. 23) ist die Hälfte der Telegraphen-Gebühr für den Hinweg zu entrichten.

Art. 30. Depeschen, welche an Zwischenorten abgesetzt werden sollen (Art. 24) sind in der Art zu taxiren, dass die Gesammtgebühr sich aus den einzelnen Beträgen der für die Beförderung vom Abgangsorte bis zum nächsten Absetzungspunkte und so fort von einem zum andern Absetzungspunkte, resp. bis zum Bestimmungsort entfallenden Gebühren zusammensetzt.

Art. 31. Bei Depeschen, welche an einer Station zu vervielfältigen sind (Art. 24), ist für die Ausfertigung des zweiten und jedes folgenden Exemplars eine Gebühr von 20 kr. Conv. M., 24 kr. rhein. oder 7 Sgr. oder Neugroschen zu erlegen.

Art. 32. Für Nacht-Depeschen (Art. 9) sind sämmtliche Telegraphirungs-Gebühren mit dem doppelten Betrage zu entrichten.

Art. 33. Die Vergütung für den Transport der von einer Telegraphen-

---

(1) Diesem Artikel ist ein nach Massgabe der darin enthaltenen Bestimmungen aufgestellter Tarif für die Telegraphen-Gebühr hinzugefügt.

Station nach einem andern Orte weiter zu sendenden Depeschen ist vom Absender mit dem durch jenen Transport wirklich entstehenden Betrage zu zahlen. Kann die Höhe dieses Betrages im Voraus nicht bestimmt übersehen werden, so ist von dem Aufgeber eine den ersteren jedenfalls deckende Summe (*vide* unten) zu deponiren, von welcher der Ueberrest binnen 3 Tagen zurückgefordert werden kann.

Die Telegraphen-Station, bei welcher die Depesche den Telegraphen verlässt und welche die fraglichen Kosten sonach auslegt, hat daher der Abgangs-Station die Höhe des Betrages möglichst schnell auf telegraphischem Wege mitzutheilen. Ist die Auslage jener Kosten in anderer Währung geschehen, als solche vom Absender der Depesche nach der üblichen Landesmünze zu zahlen sind, so ist die Reduction nach dem Verhältnisse von 20 Fl. C. M. = 24½ Fl. rhein = 14 Thlr. Preuss. zu bewirken. Das vorerwähnte Depositum soll bei jeder Depesche mindestens betragen:

a. fur Beförderung mittelst ordinairer Post oder expressen Boten 1¼ Fl. C. M. oder 1½ Fl. rhein. oder ⅚ Thaler.

b. für Estafettenbeförderung eben so viel für je Eine Meile.

Art. 34. Sämmtliche Gebühren sind zwar in der Regel bei Aufgabe der Depesche im Voraus zu zahlen. Es bleibt jedoch dem Ermessen der einzelnen Vereins-Regierungen überlassen, in wie weit bei gewissen Arten von Depeschen ein Creditiren der Gebühren nachgegeben werden darf.

Ueber die Zahlung der Gebühren ist Quittung zu ertheilen.

Art. 35. Wird eine zur Absendung angenommene Privat-Depesche von einer weiterhin belegenen Station derselben Regierung auf Grund des Art. 19 *alin.* 1 dieses Vertrages zurückgewiesen, so steht dem Absender ein Anspruch auf Rückerstattung der gesammten erlegten Gebühren zu. Erfolgt die Zurückweisung hingegen bei einer Station einer anderen Vereins-Regierung, so hat der Absender nur den Betrag für diejenige Strecke zurück zu erhalten, auf welcher die Beförderung noch nicht stattgefunden hat.

Im Uebrigen findet eine Rückerstattung der Gebühren für telegraphische Depeschen in der Regel nur dann Statt, wenn solche am Bestimmungsorte in einer Weise verstümmelt angekommen sind, dass dieselben ihren Zweck nicht erfüllen können, eine rechtzeitige Berichtigung aber nicht zu ermöglichen gewesen ist. In diesem Falle ist diejenige Verwaltung zur Zahlung des zurück zu erstattenden Betrages verpflichtet, deren Beamten die Verstümmelung verschuldeten, oder auf deren Linien die letztere stattgefunden hat.

V Abschnitt.

Abrechnungen unter den Telegraphen-Verwaltungen des Vereins.

Art. 36. Die tarifmässige Beförderungs-Gebühr wird bei jeder Depesche zwischen denjenigen Vereins-Regierungen, deren Telegraphen bei der Beförderung betheiligt gewesen sind, bis auf weitere Verabredung in dem Verhältnisse der Beförderungsstrecken gegen einander getheilt.

Die Theilung geschieht nur nach ganzen Meilen, wobei Entfernungen unter ½ Meile fortbleiben, von und über ½ Meile als eine volle Meile gerechnet werden. Ergeben sich bei den Resultaten Bruchgroschen, so wer-

den Beträge unter ½ Groschen fortgelassen, Beträge von und über ½ Groschen als volle Groschen angenommen.

Bei Depeschen, die unterwegs abgesetzt werden, erfolgt die Theilung des Gesammtbetrages der Gebühren nach demselben Grundsatze.

Art. 37. Die für Vervielfältigung von Depeschen erhobene Gebühr ist derjenigen Regierung ungetheilt zu vergüten, auf deren Stationen die Vervielfältigung stattgefunden hat.

Art. 38. Ebenso sind die vorausbezahlten Vergütungen für den Transport von der Telegraphen-Linie ab nach den Bestimmungsorten derjenigen Verwaltung ungetheilt zu erstatten, welche solche ausgelegt hat.

Art. 39. Die gegenseitige Abrechnung zwischen den Vereins-Regierungen soll vierteljährlich nach Massgabe der Kalender-Quartale durch die Centralstellen der Telegraphen-Verwaltungen dergestalt erfolgen, dass jede Verwaltung Zahlung und Forderung einer jeden anderen Verwaltung an Telegraphen- und Vervielfältigungs-Gebühren in derjenigen Währung, in welcher die Erhebung stattgefunden hat, Zahlung und Forderung an Auslagen hingegen in derjenigen Währung aufstellt, in der Letztere bebestritten worden sind, dass hierauf die Abrechnungen gegenseitig zur Controle mitgetheilt werden, und dass alsdann die Differenz zwischen Zahlung und Forderung baar ausgeglichen wird. Um den Differenzbetrag zu bestimmen, wird bei Reduction einer Währung in die andere das Verhältniss von 1 Fl. C. M. = 1 Fl. 12 Kr. rhein. = 20 Sgr. oder Neugroschen Anwendung finden.

Der Restbetrag ist stets in der eigenen Landesmünze zu zahlen.

VI Abschnitt.

Schlussbestimmungen.

Art. 40. Zur weiteren Ausbildung des Vereins sowohl in technischer als administrativer Beziehung, zur Einführung allgemeiner Verbesserungen, Gleichheit der Gesetzgebung und der Reglements wird der zeitweise Zusammentritt einer Deutschen Telegraphen-Conferenz vorbehalten.

Art. 41. Jeder der nicht zum Verein gehörigen Deutschen Regierungen steht bei Errichtung von Telegraphen-Linien der Beitritt zum Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Vereine offen.

Art. 42. Gegenwärtiger Vertrag tritt mit dem 1sten October 1850 in Wirksamkeit und bleibt für die Dauer von fünf Jahren in Kraft. Das Erlöschen desselben bedingt jedoch eine vorherige einjährige Kündigung. Erfolgt diese nicht, so wird der Vertrag stillschweigend als für unbestimmte Zeit gegen einjährige Kündigung verlängert angesehn.

Art. 43. Die Ratification dieses in vier gleichlautenden Exemplaren ausgefertigten und vollzogenen Vertrages soll binnen vier Wochen erfolgen.

So geschehen Dresden, am 25 Juli 1850.

(*L. S*) Carl Steinheil.
(*L. S.*) Ludwig Frhr. v. Brück.
(*L. S.*) Hermann Richter.
(*L. S.*) Carl Dyck.
(*L. S.*) Friedrich Wilhelm Nottebohm.
(*L. S.*) Carl Wolf v. Ehrenstein.
(*L. S.*) Wilhelm Wiebe.
(*L. S.*) Max Maria Frhr. v. Weber.

1850.
8 Août.

N°. 243. *Loi du* 8 *Août* 1850, (A), *réglant les intérêts de la navigation Néerlandaise.*

[*Traduction officielle.*]

NOUS, GUILLAUME III, ETC., ETC., ETC.

A tous ceux qui les présentes verront, salut! savoir faisons:

Ayant pris en considération qu'il est nécessaire de supprimer les dispositions des lois du 19 Juin 1845 (J. O. n°. 28) et du 26 Août 1822 (J. O. n°. 38) accordant au pavillon Néerlandais des avantages à l'exclusion des pavillons étrangers;

que l'intérêt de la construction navale Néerlandaise exige que les droits d'importation dont plusieurs des principaux matériaux pour la construction navale sont frappés par la loi du 19 Juin 1845 (J. O. n°. 28) soient diminués; enfin,

que, en rapport avec ces circonstances, il est nécessaire d'adopter quelques dispositions législatives, concernant particulièrement le commerce et la navigation dans les colonies et possessions du Royaume dans les autres parties du monde;

A ces causes, le Conseil d'Etat entendu et de commun accord avec les Etats Généraux, avons statué comme Nous statuons par les présentes:

Art. 1. A la fin de l'art. 3, § 1, de la loi du 19 Juin 1845 (J. O. n°. 28) doivent être ajoutées les dispositions suivantes (1):

"Une égale exemption est accordée, lorsque l'importation a lieu par des "navires de nations:

"*a.* qui assimilent le pavillon Néerlandais au pavillon national, tant "pour les arrivages que les appareillages de leurs ports (le cabotage et la "pêche exceptés);

"*b.* qui assimilent le pavillon Néerlandais au pavillon national, en ce "qui concerne la navigation de leurs colonies (si elles en possèdent), tant "pour les arrivages que pour les appareillages; et

"*c.* qui ne perçoivent, soit au préjudice des produits des colonies "Néerlandaises, soit au préjudice de l'importation de produits des autres "parties du monde expédiés de ports Néerlandais, aucun autre droit "différentiel, que ceux établis en faveur des produits de leurs propres "colonies et de leur importation directe."

Art. 2. Les mots: "*par des navires Néerlandais*," contenus dans les paragraphes 4 et 14 de l'article 3 de la loi du 19 Juin 1845 (J. O. n°. 28) sont abrogés (2).

---

(1) L'art. 3, § 1, de la loi du 19 Juin 1845 amplifiée par les dispositions ci-dessus, est ainsi conçu:

«*Art.* 3. Outre les articles qui par le tarif même sont exemptés de droits d'entrée, de sortie «ou de transit, sont pareillement exemptés:

«A l'entrée,

«§ 1. Les produits des possessions d'outre mer du Royaume (à l'exception du sucre «raffiné, de la mélasse et du thé) qui sont importés directement du lieu de provenance par «cargaison complète et par des navires Néerlandais; pourvu toutefois que leur origine soit «constatée et que les droits de sortie établis aient été acquittés pour ces *produits* dans les-«dites possessions.»

(2) Les §§ 4 et 14 de l'article 3 de la loi du 19 Juin 1845, modifiés par l'art. 2 ci-dessus sont de la teneur suivante:

«Sont exemptés des droits de sortie:

Art. 3. Les articles 4 et 5 de la loi du 19 Juin 1845 (J. O. n°. 28) sont abrogés (1).

Art. 4. Le tarif douanier annexé à la loi du 19 Juin 1845 (J. O. n°. 28) est modifié. On supprimera les articles désignés ci-après sur la liste A, et l'on y ajoutera ceux contenus dans la liste B (2).

Art. 5. Il ne saurait être apporté aucune modification aux tarifs de droits d'entrée, de sortie et de transit, en vigueur dans les colonies, qu'en vertu d'une loi.

Dans le cas d'urgence seulement, le Gouverneur-Général pourra apporter des modifications temporaires à ces tarifs; toutefois, le Gouvernement doit immédiatement donner connaissance aux deux Chambres des Etats-Généraux, si une pareille modification venait à avoir lieu.

Art. 6. Le pavillon des nations, qui remplissent à notre égard les conditions énoncées en l'article 1er de la présente loi, sera assimilé par Nous au pavillon Néerlandais dans les colonies et possessions de l'État dans d'autres parties du monde. Cette assimilation ne s'étendra cependant point au cabotage dans les colonies Néerlandaises aux Indes Orientales.

Les navires Néerlandais, ceux qui font partie de la marine marchande des colonies, et les bâtiments indiens qui leur sont assimilés, sont seuls admis à participer à ce cabotage tel qu'il peut se faire d'après les ordonnances en vigueur.

Art. 7. Les modifications suivantes sont apportées au Chapitre XXVe de la loi du 26 Août 1822 (J. O. n°. 38).

L'art. 292 est maintenant ainsi conçu (3):

„ Tous batiments ou navires de mer qui, après l'époque mentionnée en „ l'article 1er, entreront dans les ports de ce Royaume ou en sortiront par mer „ ou par les eaux dites *Wadden* situées entre les îles et la côte de la Frise

---

§ 4. Les articles transportés par des navires Néerlandais aux possessions d'outre mer du Royaume. à telles conditions que l'administration jugera convenable de prescrire pour s'assurer de leur destination, et à l'exception des articles suivants: Débris de verre, oreillons, cendres de foyer, cendres de savonneries et de salines.

§ 14. Les marchandises importées par navires Néerlandais du côté de la mer, et transbordées au premier bureau d'entrée, en vertu d'une permission par écrit de l'employé le plus voisin, supérieur au receveur, sur d'autres navires, pour être réexportées par la même voie, soit immédiatement, soit après un emmagasinement temporaire.

(1) Ces articles abrogés étaient de la teneur suivante:

Art. 4. Toutes les marchandises importées ou exportées par mer sous pavillon Néerlandais jouissent d'une réduction de 10 pct. sur le montant des droits d'entrée ou de sortie. Toutefois cette réduction n'est pas applicable à celles des marchandises auxquelles une faveur spéciale quelconque est déja accordée par le tarif même, à leur importation sous pavillon Néerlandais. — Sur les droits d'entrée du froment, seigle, épeautre, sarrasin, orge, drèche et avoine, importés par des navires Néerlandais, il est accordé une réduction de fl. 2. par last (de 30 razières.)

Art. 5. La diminution ou l'exemption de droits établie par la loi ou par le tarif en faveur des navires Néerlandais, est applicable à toutes les marchandises, importées ou exportées du côté de la mer, dans des navires munis de lettres de mer Néerlandaises.

(2) On n'a pas jugé nécessaire d'insérer ces Listes.

(3) Cet article était primitivement ainsi conçu:

«Tous bâtiments ou navires de mer qui, après l'époque mentionnée en l'article 1er en- «treront dans les ports de ce royaume ou en sortiront par mer ou par les eaux dites «*Wadden*, situées entre les îles et la côte de la Frise et de la province de Groningue, «seront assujettis à un droit de tonnage, qui sera calculé selon leur port ou capacité en «tonneaux, c'est-à-dire suivant le nombre de tonneaux qu'ils jaugent ou peuvent contenir. «Le tonneau sera estimé équivaloir à mille livres des Pays-Bas, représentées par une aune «et demie cube, mesure des Pays-Bas.

«Les bâtiments soumis à ce droit seront divisés en trois classes, et la perception en sera «effectuée au taux ci-après fixé pour chacune d'elles.»

"et de la province de Groningue, seront assujettis à un droit de ton-"nage, qui sera calculé selon leur port ou capacité en tonneaux; c'est-à-"dire suivant le nombre de tonneaux qu'ils jaugent ou peuvent contenir.

"Le tonneau sera estimé équivaloir à mille livres des Pays-Bas, repré-"sentées par un mètre et demi cube, mesure des Pays-Bas.

"Le droit de tonnage est de quarante-cinq cents par tonneau à la "première sortie et d'une somme égale à la première entrée dans le cours "de chaque année (à compter du 1er Janvier au dernier Décembre)."

Les articles 293, 294 et 295 sont abrogés (1).

L'article 298 est abrogé (2).

L'article 299 est maintenant ainsi conçu (3):

"Les propriétaires, armateurs, capitaines ou patrons de navires soumis "au droit de tonnage, devront les faire jauger par des employés spéciale-"ment à ce commis, dans le port ou l'endroit où le batiment se trouve "à l'époque où l'on exige que le jaugeage s'effectue."

L'article 301 est maintenant de la teneur suivante (4).

---

(1) Ces articles abrogés sont de la teneur suivante:

Art. 293. Dans la première classe sont rangés tous les bâtiments ou navires de mer, appartenant à des sujets du Royaume des Pays-Bas et naviguant sous pavillon de ce Royaume. Ces bâtiments seront soumis à un droit de quarante-cinq cents par tonneau à leur première sortie, et pareillement de quarante-cinq cents à leur première entrée pendant chaque année, à dater du 1er Janvier au dernier Décembre inclus; au moyen de l'acquittement de ce droit ils seront exemptés à la sortie et à l'entrée pour tous autres voyages qu'ils effectueront dans le courant de la même année, à compter du premier Janvier au dernier Décembre inclusivement.

Néanmoins les droits qui, à l'époque de la mise en vigueur de la présente loi, pourraient déja avoir été payés conformément à celle du 12 Mai 1819, pour l'année alors commencée, seront considérés comme valables pour cette année, en sorte qu'il n'y aura lieu à aucun décompte à cet égard.

Art. 294. Dans la deuxième classe seront compris tous les bâtiments ou navires de mer qui naviguent sous pavillon étranger et appartiennent à des habitants d'un Royaume, Etat ou port, où les navires des Pays-Bas ne sont pas assujettis à des droits plus élevés ou à d'autres droits que ceux de ces habitants. Le droit de tonnage sera perçu sur ces bâtiments, soit à leur première entrée, soit à leur première sortie, au même taux et sur le même pied que cela a lieu pour les bâtiments du Royaume, appartenant à la première classe.

Art. 295. Dans la troisième classe se trouveront tous les bâtiments ou navires de mer étrangers, qui ne peuvent pas être rangés dans la catégorie de ceux de la deuxième classe. Ces bâtiments seront soumis à un droit d'un florin cinq cents par tonneau, qui sera perçu chaque fois qu'ils entreront; cependant, pour autant que des circonstances le rendissent utile ou nécessaire, il Nous est réservé d'élever, en conformité de l'art. 11 de la loi du 12 Juillet 1821, le droit de tonnage sur ces bâtiments au même taux que celui exigé, sous cette dénomination ou telle autre semblable, dans le Royaume, Etat ou port auquel ils appartiennent, des navires des Pays-Bas.

Des arrangements ou abonnements pourront être contractés avec l'administration pour ceux des bâtiments compris dans cette classe, qui sont uniquement employés au transport de passagers ou de malles à lettres.»

(2) L'art. 298 abrogé portait:

Restitution du dernier droit de tonnage payé sera faite pour les navires des Pays-Bas qui viendraient à périr ou à faire naufrage, ou qui, dans le cours de l'année, n'auraient pas effectué leur première sortie du Royaume, quoique le droit en eut été acquitté.»

(3) Cet article était primitivement ainsi conçu:

Les propriétaires, armateurs, capitaines ou patrons de navires, soumis au droit de tonnage, devront à l'époque prescrite les faire jauger par des employés spécialement à ce commis, dans le port ou l'endroit où les bâtiments de la première classe se trouveront ou seront en chargement, et où les autres navires ont été définitivement déchargés.

(4) Cet article était primitivement ainsi conçu:

Le jaugeur délivrera au capitaine ou patron un certificat de jaugeage en double et duement signé, contenant outre la désignation du pavillon du navire et de tout ce qui est nécessaire pour en constater l'identité, l'indication de sa longueur, largeur et profondeur,

„Le jaugeur délivrera au capitaine ou patron un certificat de jaugeage, „en double, et dûment signé, contenant, outre la désignation du pavillon „du navire et de tout ce qui est nécessaire pour en constater l'identité, „l'indication de la longueur, largeur et profondeur et du nombre de „tonneaux qu'il jauge."

L'article 305 est maintenant ainsi conçu (1).

„Sur la représentation du certificat de jaugeage et après que les cal„culs en auront été reconnus exacts, le droit de tonnage sera liquidé con„formément à ces calculs et acquitté au bureau de la recette, sur la remise „d'un permis de navigation, portant quittance du paiement fait, en énon„çant le lieu de sa délivrance et la date du certificat de jaugeage.

„Chaque paiement qui sera effectué d'après le même certificat de jau„geage devra y être mentionné, avec indication de la date et de l'année, „et cette expédition sera toujours rendue aux intéressés, pour être rappor„tée par eux lorsque le terme en est expiré, et retirée sur la représenta„tion du nouveau certificat, délivré conformément à l'art. 303; au premier „paiement le duplicata du certificat de jaugeage devra être remis et retenu „au bureau."

L'article 306 est modifié de la manière suivante (2):

„A chaque nouveau paiement du droit de tonnage le permis de navi„gation précédemment délivré sera retenu au bureau."

Art. 8. A l'égard des navires appartenant à des nations qui frappent, soit les navires Néerlandais, soit les marchandises par eux importées ou exportées, de droits ou de charges, de quelque nature qu'ils soient, plus élevés que ceux qui pèsent, soit sur les navires nationaux, soit sur ces mêmes marchandises tant à leur importation qu'à leur exportation effectuée par des bâtiments nationaux; pareillement à l'égard des Etats qui interdisent aux navires Néerlandais, l'importation ou l'exportation de certaines espèces de marchandises, tandis qu'ils y autorisent les navires nationaux — Nous Nous réservons la faculté, — si les circonstances et l'intérêt du commerce et de la navigation Néerlandaise venaient à l'exiger — de prescrire des mesures de représailles, soit en interdisant également aux navires de ces Etats l'importation de certaines espèces de marchandises, soit en frappant ces navires d'un droit de tonnage plus élevé, ou bien en assujettissant les marchandises importées par ces navires, à un droit d'entrée plus élevé que les autres navires; — l'un et l'autre de manière qu'en rendant applicables ces mesures de représailles on ait soin qu'autant que possible la plus parfaite réciprocité soit maintenue.

---

de sa capacité ou du nombre de tonneaux qu'il jauge, ainsi que de la classe à laquelle il appartient.

(1) L'art. 305 portait primitivement:

«Sur la représentation du certificat de jaugeage, et après que les calculs en auront été reconnus exacts, le droit de tonnage sera liquidé conformément à ces calculs et acquitté au bureau de la recette, sur la remise d'un permis de navigation portant quittance du paiement fait, soit pour le voyage, soit, suivant les art. 293 et 294, pour la sortie ou l'entrée respectivement, et énonçant le lieu de sa délivrance et la date du certificat de jaugeage. Chaque paiement, etc.

(2) Cet article était originairement ainsi conçu:

A chaque nouveau paiement du droit de tonnage pour les navires de la première et deuxième classes à l'entrée ou à la sortie, les permis de navigation précédemment délivrés seront retenus au bureau. Pour les navires de la troisième classe, ces permis seront retirés avec les autres documents, au dernier bureau de sortie.

Lorsque des mesures de représailles seront prises, communication en sera donnée aux Etats Généraux, sans délai, quand ils sont réunis, ou bien immédiatement après l'ouverture de la nouvelle session.

Art. 9. Nous fixerons ultérieurement le jour où la présente loi entre en vigueur. (1)

Mandons et ordonnons etc.

Donné à la Haye, le 8 Août 1850.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
VAN BOSSE.
Le Ministre des Colonies,
CHS. F. PAHUD.

1850. 8 Août.

N°. 244. *Loi du 8 Août* 1850, (B), *portant suppression des droits de transit et suspension de la perception des droits de navigation sur le Rhin et sur l'Yssel.*

[*Traduction officielle.*]

NOUS, GUILLAUME III, ETC., ETC., ETC.

A tous ceux qui les présentes verront, salut! savoir faisons:

Ayant pris en considération qu'il est nécessaire de suspendre la perception des droits de navigation sur le Rhin et sur l'Yssel et de supprimer en même temps les droits de transit;

A ces causes, le Conseil d'Etat entendu et de commun accord avec les Etats-Généraux, avons statué comme Nous statuons par les présentes:

Art. 1. La perception des droits de navigation, réglés par les tarifs B et C de la Convention conclue le 31 Mars 1831 entre les Etats riverains du Rhin, et introduits par arrêté Royal du 28 Juin 1831 (J. O. n°. 19) ainsi que la perception des droits de péage sur l'Yssel dans la Gueldre, établis par arrêté Royal du 14 Mai 1835 (J. O. n°. 20) est suspendue.

Nous Nous réservons la faculté de remettre en vigueur ladite perception à l'égard des navires des Etats qui, sous ce rapport, traitent le pavillon Néerlandais moins favorablement que le pavillon national.

Art. 2. Simultanément tous les droits de transit sont supprimés.

Art. 3. En ce qui concerne le transit du sel, Nous Nous réservons la faculté de prendre les mesures nécessaires pour empêcher la fraude de l'accise sur le sel.

Art. 4. Le jour de la mise en vigueur de la présente loi sera ultérieurement fixé par Nous (2).

Mandons et ordonnons etc.

Donné à la Haye, le 8 Août 1850.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
VAN BOSSE.

---

(1) Par Arrêté Royal du 24 Août 1850 ce jour a été fixé au 15 Septembre 1850, et au 1er Janvier 1851 pour ce qui concerne les dispositions de l'article 6.

(2) Par Arrêté Royal du 24 Août 1850, ce jour a été fixé au 15 Septembre 1850.

N°. 245. *Loi du* 8 *Août* 1850, (C), *modifiant la loi du* 14 *Mars* 1819 (*J. O. n°.* 12) *relative aux Lettres de Mer et Passeports Turcs.* 1850. 8 Août.

[*Traduction officielle.*]

NOUS, GUILLAUME III, ETC., ETC., ETC.

A tous ceux qui les présentes verront, salut! savoir faisons:

Ayant pris en considération, qu'il est nécessaire d'accorder à l'avenir les lettres de mer Néerlandaises à des navires de construction étrangère;

A ces causes, le Conseil d'Etat entendu et de commun accord avec les Etats Généraux;

Avons statué comme Nous statuons par les présentes:

Art. 1. Les deux dernières périodes de l'article 2 de la loi du 14 Mars 1819 (J. O. n°. 12) ainsi que les mots: *et qui ne naviguent pas sous pavillon étranger*, contenus dans l'article 3, 2°, de la même loi, sont supprimés (1).

Art. 2. A la fin de l'article 8 de la dite loi est ajouté la période suivante:

„Lorsqu'un navire de construction étrangère demande la première lettre „de mer Néerlandaise, le contrat des propriétaires ou armateurs précité „devra être pourvu du certificat d'enregistrement, avant que la lettre de „mer puisse être accordée.

„Le droit perçu à cet égard, sans préjudice de ce qui est prescrit par „les lois sur l'enregistrement pour tous les autres cas, est de quatre pour

---

(1) Les artt. 2 et 3 de la Loi du 14 Mars 1819 sont de la teneur suivante: [*ce qui est imprimé en caractères italiques est supprimé par la disposition ci-dessus*]:

Dorénavant aucun navire, grand ou petit, appartenant à des sujets du royaume et naviguant au delà des balises en mer (à l'exception des bâtiments pêcheurs nationaux, y compris les vaisseaux destinés pour la pêche du hareng) ne pourra faire usage du pavillon national, qu'il ne soit muni d'une lettre de mer, et ce à peine de 3 florins d'amende par last de deux tonneaux de mer, suivant la jauge qui en aura été ou qui en sera effectuée.

Lorsqu'un bâtiment pêcheur sera employé à l'exportation de marchandises ou à tout autre usage que celui de la pêche, sans être muni d'une lettre de mer, le capitaine ou patron encourra une amende de 9 florins par last.

Les lettres de mer ne seront délivrées qu'à des vaisseaux construits et équipés dans le royaume, à l'exception cependant des bâtiments de construction étrangère, qui ont déja obtenu des lettres de mer avant la promulgation de la présente loi.

Nous Nous réservons d'accorder des lettres de mer pour des navires de construction étrangère, pour autant que les intérêts du commerce et de la navigation l'exigeront, et pourvu toutefois qu'on ait paié dans ce royaume pour lesdits navires, pour autant qu'ils ont été acquis en pays étranger, les mêmes droits de timbre et d'enregistrement, que ceux auxquels ils auraient été sujets dans ce royaume, si l'acquisition y avait été faite.

Art. 3. La dénomination de sujets du royaume, mentionnée en l'article précédent, comprend exclusivement, par rapport à l'obtention des lettres de mer:

1°. Tous les habitants des Pays-Bas, nés, soit dans le royaume, soit dans les colonies, et demeurant dans ce pays, ou y établis, comme maison de commerce, ou associés à quelque maison de commerce établie dans ce royaume; bien entendu néanmoins, que dans tous les cas le régisseur et tel nombre d'actionnaires, dont les actions, y compris la part du régisseur, forment au moins cinq huitièmes du capital, devront demeurer dans le royaume;

2°. Tous les habitants du royaume qui y ont eu, pendant une année au moins, leur résidence fixe *et qui ne naviguent pas sous pavillon étranger*, quoiqu'ils soient en même temps sujets d'une Puissance étrangère.

„cent de la valeur, indiquée par le propriétaire du navire au bas du contr[illegible]
„des armateurs, conformément à l'article 10 de la loi du 16 Juin 18[illegible]
„(*J. O.* n°. 29).

„Lorsque les employés, chargés de la perception du droit d'enregistr[illegible]
„ment, jugent insuffisante la dite déclaration de la valeur, l'estimation [illegible]
„est dans ce cas confiée à trois experts, à nommer: l'un par les propri[illegible]
„taires du navire, l'autre par l'administration et le troisième par les deux
„premiers, ou, en cas de désaccord, par le président du tribunal d'ar-
„rondissement.

„Les dispositions de l'article 56 de la loi du 22 Frimaire, an VII,
„ne sont pas applicables ici.

„Les frais d'estimation sont à la charge du propriétaire ou des arma-
„teurs, lorsque la valeur déclarée par les experts surpasse au moins d'un
„huitième celle déclarée primitivement dans le contrat.

„Le taux qui sert de base à la perception du droit susmentionné, sera
„revisé en même temps lorsqu'une révision du tarif des droits d'entrée et de
„sortie aura lieu."

Art. 3. Le jour de la mise en vigueur de la présente Loi sera ulté-
rieurement fixé par Nous (1).

Mandons et ordonnons etc.

Donné à la Haye, le 8 Août 1850.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
VAN BOSSE.

1850.
30/18 Août.

N°. 246. *Convention entre les Pays-Bas et la Russie, conclue le 30 (18) Août 1850, concernant l'ancienne Dette Russe.*

(Documents communiqués aux Etats-Généraux.)

S. M. le Roi des Pays-Bas et S. M. l'Empereur de toutes les Russies, voulant régler d'un commun accord tout ce qui a rapport aux droits et aux obligations résultant des avances successives faites par le trésor de l'Empire à celui du Royaume des Pays-Bas, pour le service de la rente et l'amortissement de la quote-part de l'ancienne dette Russe en Hollande, dont S. M. Néerlandaise s'était chargée par la convention conclue à Londres le 19/7 Mai 1815 (avances faites depuis le 1er Janvier 1831 jusqu'au 1er Janvier 1839, dernier terme échu avant la conclusion du traité du 19/7 Avril 1839, stipulant la séparation définitive des provinces Belges du Royaume des Pays-Bas) ont nommé à cet effet les plénipotentiaires suivants, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas le sieur Herman van Sonsbeeck, Chevalier etc. Son Ministre des Affaires Etrangères; et

S. M. l'Empereur de toutes les Russies le sieur Jean François George Frédéric baron de Maltitz, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près S. M. le Roi des Pays-Bas, Chevalier Grandcroix etc.

---

(1) Ce jour a été fixé au 15 Sept. 1850 par Arrêté Royal du 24 Août 1850.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. S. M. l'Empereur, eu égard à l'état des choses que le traité du 19 7 Avril 1839 a établi, et voulant donner au Gouvernement de S. M. Néerlandaise une preuve de désintéressement et un nouveau témoignage de son désir de faire disparaître de ses relations avec lui, jusqu'à la dernière trace d'une divergence d'opinions ou d'intérêts, renonce à la poursuite ultérieure de la créance provenant pour le Gouvernement Impérial des avances qu'il a faites pour le service de la rente et l'amortissement de l'ancienne dette Russe en Hollande, depuis le terme du 1er Janvier 1832 jusqu'à celui du 1er Janvier 1839.

Art. 2. De son côté S. M. le Roi des Pays-Bas, voulant consolider de plus en plus les relations d'amitié et de confiance qui existent si heureusement entre les deux Cours, se déclare prêt à rembourser intégralement au trésor de l'Empire les avances que celui-ci avait faites au Gouvernement des Pays-Bas, aux termes du 1er Janvier et du 1er Juillet 1831, pour le service de la rente et l'amortissement de la dette susmentionnée; savoir: les sommes d'un million soixante-deux mille cinq cents florins, et de deux cent cinquante-six mille deux cent cinquante florins des Pays-Bas; conformément aux engagements constatés par les déclarations remises au Gouvernement Impérial par le Ministre des Finances sous les dates du 4 Juin et du 10 Septembre 1831, et à l'ouverture verbale faite le 15/3 Mai 1841 à l'Envoyé de Russie à la Haye, par le Ministre des Affaires Etrangères de S. M. Néerlandaise.

Art. 3. En exécution des engagements reconnus et contractés par l'article précédent, S. M. le Roi des Pays-Bas fera présenter aux Etats-Généraux, après l'échange des ratifications de la présente convention et dans le plus bref délai possible, un projet de loi portant allocation des fonds nécessaires pour satisfaire auxdits engagements.

Art. 4. Dans l'espace de quinze jours, à dater du jour où la loi d'allocation aura été votée par les Etats-Généraux, les sommes indiquées à l'art. 2, et formant un total d'un million trois cent dix-huit mille sept cent cinquante florins, seront déposées en argent ou en billets de banque des Pays-Bas, pour le compte du Ministère Impérial des Finances, entre les mains de l'agent du Gouvernement Russe en Hollande, moyennant une décharge délivrée par ledit agent au Ministre des Finances de S. M. Néerlandaise, en vertu d'une procuration spéciale du Plénipotentiaire de S. M. Impériale.

Art. 5. La présente convention sera ratifiée et les ratifications échangées à la Haye, d'ici dans l'espace de six semaines ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi etc.

Fait à la Haye, le 30/18 jour du mois d'Août de l'an de grâce 1850.

(*L. S.*) VAN SONSBEECK. (*L. S.*) Le baron DE MALTITZ.

1850. 5 Sept.

N°. 247. *Convention entre les Pays-Bas et la Belgique, réglant le mode d'exécution du § 2 de l'art. 3 de la convention du* 12 *Juillet* 1845, *concernant l'entretien et la manoeuvre des travaux du canal entre les villes de Liége et Maastricht; signée le* 5 *Septembre* 1850.

(Journal Officiel, 1850, no. 64.)

S. M. le Roi des Pays-Bas et S. M. le Roi des Belges, ayant jugé utile de régler, par une convention spéciale, le mode d'exécution du § 2 de l'article 3 de la convention du 12 Juillet 1845, concernant l'entretien et la manoeuvre des travaux du canal latéral à la Meuse entre les villes de Liége et de Maastricht, établis sur le territoire du duché de Limbourg, ont nommé à cet effet pour leur plénipotentiaires, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur Herman van Sonsbeeck, Chevalier etc., Son Ministre des Affaires Etrangères, et

S. M. le Roi des Belges, le lieutenant-général baron Willmar, Commandeur etc., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près S. M. le Roi des Pays-Bas;

lesquels, après avoir échangé leur pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Les travaux d'entretien proprement dit et de réparation ordinaire, à exécuter annuellement sur la partie du canal de Liége à Maastricht, qui est située sur le territoire du Duché de Limbourg, feront l'objet d'une entreprise à forfait absolu, dont la nature sera définie au cahier des charges que le gouvernement des Pays-Bas fera rédiger.

La durée de l'entreprise ne pourra dépasser cinq ans.

Les travaux de réparations non ordinaires ou de grosses réparations seront payés aux prix d'un bordereau annexé au susdit cahier des charges. Une somme à valoir sera à cet effet comprise dans l'évaluation des ouvrages.

Dans le cas où des ouvrages réclameraient une reconstruction, soit partielle, soit totale, les projets des travaux à exécuter seront arrêtés de commun accord entre les deux gouvernements, à l'instar de ce qui a eu lieu pour les travaux de premier établissement.

Les travaux de reconstruction feront, autant que possible, l'objet d'entreprises spéciales; néanmoins, il pourra être stipulé au cahier des charges de l'entretien, que l'entrepreneur sera tenu d'effectuer des travaux de reconstruction jusqu'à concurrence d'une somme à déterminer.

Toute adjudication des travaux dont il s'agit aura lieu publiquement et à la diligence du gouvernement des Pays-Bas.

Art. 2. Tous les cahiers des charges seront approuvés par le gouvernement Belge, avant qu'il puisse être procédé à la mise en adjudication des travaux.

Art. 3. Les dépenses auxquelles l'exécution des travaux donnera lieu seront supportées par la Belgique, et acquittées aux époques déterminées par le cahier des charges.

Art. 4. Le gouvernement Belge aura le droit de faire surveiller par un de ses fonctionnaires tous les travaux désignés ci-dessus, dont l'exécution sera confiée aux ingénieurs Néerlandais.

L'agent Belge adressera par écrit à l'ingénieur Néerlandais, chargé de

l'administration du canal, les remarques que cette exécution lui suggérerait. Dans le cas où l'ingénieur Néerlandais ne croirait pas devoir les prendre en considération, il en ferait connaître par écrit les motifs au délégué Belge. Chacun d'eux en référerait alors à son gouvernement.

Art. 5. Le personnel qui sera préposé à la manoeuvre des ouvrages d'art et à la conservation du canal, sera nommé par le gouvernement des Pays-Bas et agréé par celui de la Belgique.

Art. 6. Les traitements de ce personnel seront fixés de commun accord entre les deux gouvernements, et ne pourront dépasser ceux alloués dans les Pays-Bas pour des fonctions analogues.

Art. 7. Ces traitements seront acquittés trimestriellement par l'entrepreneur des travaux d'entretien du canal, à qui la Belgique en tiendra compte.

Art. 8. La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées dans le délai de quatre semaines, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à la Haye, le 5 Septembre de l'an 1850.

(*L. S.*) Van Sonsbeeck.
(*L. S.*) Willmar.

(*Ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas le* 25, *et par S. M. le Roi des Belges le* 20 *Septembre* 1850. *L'échange des ratifications a eu lieu le* 26 *Septembre* 1850.)

Protocole n°. VIII de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, en date du 27 *Septembre et* 8 *Octobre* 1850; *par lequel a été arrêté le Règlement de Police pour la navigation du Rhin, depuis Bâle jusque dans la mer.* 1850. 27 Sept. / 8 Oct.

[V. ce Règlement de Police au N°. 272. Arrêté Royal du 12 Novembre 1851.]

N°. 248. *Arrêté Royal du* 31 *Octobre* 1850, *qui accorde aux navires* Autrichiens *et* Hambourgeois *la franchise et l'assimilation mentionnées aux articles* 1 *et* 6 *de la loi du* 8 *Août* 1850. 1850. 31 Oct.

(*Traduction.*)

Nous, Guillaume III, etc., etc., etc.

Sur le rapport de Nos Ministres des Finances et des Colonies, etc.;

Vu les déclarations du Gouvernement de l'Autriche et du Sénat de la ville libre de Hambourg;

Et prenant en considération que, d'après ces déclarations, il est satisfait de la part des deux Etats susdits aux conditions énoncées à l'article 1 de la loi du 8 Août 1850, réglant les intérêts de la navigation Néerlandaise;

Vu ledit article 1er ainsi que l'article 6 de la même loi;

Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1. La franchise assurée par l'art. 3, § 1, de la loi du 19 Juin 1845 aux navires Néerlandais, est également accordée aux navires Autrichiens et Hambourgeois.

Art. 2. Lesdits navires sont assimilés aux navires Néerlandais dans les colonies et possessions du Royaume en d'autres parties du monde. Cette disposition ne s'étend pas au cabotage dans les mers des Indes Orientales Néerlandaises, et ne sera exécutoire qu'à partir du 1er Janvier 1851.

Nos Ministres des Finances et des Colonies sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Journal Officiel.*

La Haye le 31 Octobre 1850.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
VAN BOSSE.

Le Ministre des Colonies,
C. F. PAHUD.

1850.
17 Nov.

N°. 249. *Convention entre les Pays-Bas et la Prusse, pour l'extradition réciproque de malfaiteurs, signée le* 17 *Novembre* 1850.

(Journal Officiel 1850, n°. 73.)

S. M. le Roi des Pays-Bas et S. M. le Roi de Prusse, ayant jugé utile de régler par une convention l'extradition de malfaiteurs, ont muni à cet effet de leurs pleins-pouvoirs, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur Alexandre Charles Jacques baron Schimmelpenninck van der Oye, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire auprès de S. M. le Roi de Prusse, Commandeur etc., et

S. M. le Roi de Prusse, le sieur Frédéric Hellwig, Son Conseiller intime de Légation, Chevalier etc.;

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Les Gouvernements Néerlandais et Prussien s'engagent à se livrer réciproquement, à la demande de l'autre partie, à l'exception de leurs nationaux, les individus condamnés, mis en état d'accusation, ou contre lesquels une ordonnance de poursuite, avec mandat d'arrêt, est prononcée par les tribunaux ou par le juge de celui des deux pays, dans ou envers lequel les crimes ou délits auront été commis.

Sont compris, quant à l'application de cette convention, dans la dénomination de nationaux, les étrangers qui, selon les lois du pays auquel l'extradition est demandée, sont assimilés aux nationaux, ainsi que les étrangers qui se sont fixés dans le pays, et après s'être mariés à une femme du pays, ont un ou plusieurs enfants de ce mariage, nés dans le pays.

Art. 2. L'extradition n'aura lieu que dans le cas de condamnation, accusation ou poursuite, pour les crimes ou délits suivants, commis hors du territoire de la partie à laquelle l'extradition est demandée:

1°. Assassinat, empoisonnement, parricide, infanticide, meurtre, viol;

2°. Incendie;

3°. Faux en écriture, y compris la contrefaçon de billets de banque, de papier de monnaie et d'effets publics;

4°. Fabrication de fausse monnaie, altération de monnaie légale, et émission avec connaissance de monnaie fausse;

5°. Faux témoignage;

6°. Vol accompagné de circonstances aggravantes, soustraction commise par les dépositaires ou comptables publics, concussion;

7°. Corruption de fonctionnaires publics;

8°. Banqueroute frauduleuse.

Art. 3. L'extradition n'aura pas lieu, lorsque la demande en sera motivée par le même crime ou délit, pour lequel l'individu réclamé aura été ou sera encore poursuivi dans le pays où il se trouve.

Si l'individu réclamé est poursuivi ou se trouve détenu pour un autre crime ou délit commis envers le pays auquel l'extradition est demandée, son extradition sera différée jusqu'à ce qu'il ait subi sa peine, ainsi que si l'individu réclamé est détenu pour dettes, en suite d'une condamnation antérieure à la demande d'extradition.

Art. 4. Les dispositions de la présente convention ne pourront être appliquées à des individus qui se seront rendus coupables d'un délit politique quelconque.

L'extradition ne pourra avoir lieu que pour la poursuite et la punition des crimes et délits communs, spécifiés dans l'art. 2 de cette convention.

Art. 5. L'extradition ne pourra avoir lieu, si la prescription de l'action ou de la peine est acquise, d'après les lois du pays auquel l'extradition est demandée.

Art. 6. L'extradition sera demandée par la voie diplomatique et ne sera accordée que sur la production d'un arrêt de condamnation ou de mise en accusation, ou d'une ordonnance de poursuite, avec mandat d'arrêt, délivré en original ou en expédition authentique par les tribunaux ou le juge compétents, dans les formes prescrites par la législation du Gouvernement qui fait la demande, et exprimant le crime ou délit dont il s'agit, et la disposition pénale qui lui est applicable.

Art. 7. Les Gouvernements respectifs renoncent à réclamer la restitution des frais d'entretien, de transport et autres qui résulteront de l'extradition.

Ils consentent réciproquement à prendre ces frais à leur charge.

Art. 8. Lorsque dans la poursuite d'une affaire pénale, un des Gouvernements jugera nécessaire l'audition de témoins domiciliés dans l'autre Etat, une commission rogatoire sera envoyée à cet effet par la voie diplomatique, et il y sera donné suite, en observant les lois du pays où les témoins seront invités à comparaître.

Les gouvernements respectifs renoncent de part et d'autre à toute réclamation, par rapport à la restitution des frais qui en résulteront.

Toute commission rogatoire, ayant pour but de demander une audition de témoins, devra être accompagnée d'une traduction Française.

Art. 9. Si dans une cause pénale la comparition personnelle d'un témoin dans l'autre pays est nécessaire ou désirée, son Gouvernement l'engagera à se rendre à l'invitation qui lui sera faite, et en cas de consentement il lui sera accordé des frais de voyage et de séjour, d'après les tarifs et règlements en vigueur dans le pays où l'audition devra avoir lieu.

Art. 10. Lorsque, dans une cause pénale, la confrontation de crimi[nels] détenus dans l'autre Royaume, ou bien la communication de pièces de con[]viction ou de documents se trouvant entre les mains des autorités de l'au[tre] pays, sera jugée utile ou nécessaire, la demande en sera faite par la v[oie] diplomatique, et l'on y donnera suite pour autant qu'il n'y ait pas de con[]sidérations spéciales qui s'y opposent, et sous l'obligation de renvoyer l[es] criminels et les pièces.

Les Gouvernements respectifs renoncent de part et d'autre à toute récla[]mation de frais résultant du transport et du renvoi des criminels à con[]fronter, et de l'envoi et de la restitution des pièces et documents.

Art. 11. Par les stipulations ci-dessus, il est adhéré aux lois des deu[x] pays qui ont ou auront pour objet de régler la marche régulière de l'ex[]tradition.

Art. 12. La présente convention ne sera exécutoire que vingt jours apr[ès] sa publication dans les formes prescrites par les lois des deux pays.

Elle continuera à être en vigueur jusqu'à six mois après déclaration con[]traire de la part de l'un des deux Gouvernements.

Elle sera ratifiée et les ratifications en seront échangées dans le dél[ai] d'un mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont appo[sé] le cachet de leurs armes.

Fait à Berlin, ce 17 Novembre 1850.

SCHIMMELPENNINCK VAN DER OYE. (*L. S.*) FRÉDÉRIC HELLWIG. (*L. S.*)

(*Ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas le 28, et par S. M. le Roi de Prusse le 2[] No[]vembre* 1850. *L'échange des ratifications a eu lieu le* 5 *Décembre* 1850.)

1850. 9 Déc.

N°. 250. *Arrêté Royal du* 9 *Décembre* 1850, *qui accorde aux na[vi]res* Prussiens *et à ceux des autres Etats de l'*Associati[on] Douanière Allemande, *la franchise et l'assimilation menti[on]nées aux articles* 1 *et* 6 *de la loi du* 8 *Août* 1850 (*J.O. n°.* 47.)

(*Traduction.*)

NOUS, GUILLAUME III, ETC., ETC., ETC.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Colonies, du 4/6 Décembre 1850;

Vu la déclaration y jointe de l'Envoyé Prussien;

Et prenant en considération que, d'après cette déclaration, il est satisfa[it] de la part de la Prusse et des autres Etats du Zollverein aux conditions énoncées à l'article 1er de la loi du 8 Août 1850 (J. O. n°. 47) réglant les intérêts de la navigation Néerlandaise;

Vu ledit article 1er ainsi que l'art. 6 de la même loi;

Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1. La franchise assurée aux navires nationaux par l'article 3, § 1,

de la loi du 19 Juin 1849 (J. O. n°. 28) est également accordée aux navires Prussiens et à ceux des autres Etats du Zollverein.

Art. 2. Dans les colonies et possessions de ce Royaume en d'autres parties du monde lesdits navires sont assimilés aux navires Néerlandais. Cette assimilation ne s'étend pas au cabotage dans les mers des Indes Orientales Néerlandaises.

Nos Ministres des Finances et des Colonies sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inseré au *Journal Officiel.*

Donné au Loo le 9 Décembre 1850.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
VAN BOSSE.
Le Ministre des Colonies,
CH. F. PAHUD.

N°. 251. *Arrêté Royal du* 14 *Janvier* 1851, *par lequel la franchise et l'assimilation mentionnées aux articles* 1 *et* 6 *de la Loi du* 8 *Août* 1850 (*J. O. n°.* 47) *sont accordées aux navires de la ville libre de* Lubeck.

1851. 14 Janv.

(*Traduction.*)

NOUS GUILLAUME III, ETC., ETC., ETC.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Colonies du 7/13 Janvier 1851;

Vu la déclaration y jointe du Consul-Général de la ville libre anséatique de Lubeck à Amsterdam, expressément autorisé à cette fin par le Sénat de ladite ville libre;

Et prenant en considération qu'il est constaté par cette déclaration que ladite ville satisfait aux conditions posées à l'article 1er de la loi du 8 Août 1850 (J. O. n°. 47) réglant les intérêts de la navigation Néerlandaise:

Vu l'article précité, ainsi que l'art. 6 de la même loi:

Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1. La franchise assurée par l'article 3, § 1, de la loi du 19 Juin 1845 aux navires Néerlandais, est également accordée aux navires de la ville libre anséatique de Lubeck.

Art. 2. Lesdits navires sont assimilés aux navires Néerlandais dans les colonies et possessions du Royaume en d'autres parties du monde. Cette assimilation ne s'étend pas au cabotage dans les mers des Indes Orientales Néerlandaises.

Nos Ministres des Finances et des Colonies sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Journal Officiel.*

La Haye, le 14 Janvier 1851.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
VAN BOSSE.
Le Ministre des Colonies,
CH. F. PAHUD.

1851. 16 Janv.

N°. 252. *Arrêté Royal du* 16 *Janvier* 1815 *par lequel la franchise et l'assimilation mentionnées aux articles* 1 *et* 6 *de la Loi du* 8 *Août* 1850 (*J. O. n°.* 47) *sont accordées aux navires* Brêmois.

[*Traduction.*]

NOUS, GUILLAUME III, ETC., ETC., ETC.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Colonies du 10/15 Janvier 1850;

Vu la déclaration y jointe du consul de la ville libre anséatique de Brême à Amsterdam, lequel a été expressément autorisé à cette fin par le Sénat de la dite ville libre;

Et prenant en considération que, d'après cette déclaration, il est satisfait par la ville de Brême aux conditions énoncées à l'art. 1er de la loi du 8 Août 1850 (J. O. n°. 47) réglant les intérêts de la navigation Néerlandaise;

Vu le dit article ainsi que l'article 6 de la même loi;

Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1. La franchise assurée par l'art. 1, § 3, de la loi du 19 Juin 1845 (J. O. n°. 28) aux navires Néerlandais, est également accordée aux navires de la ville libre anséatique de Brême.

Art. 2. Dans les colonies et possessions de ce Royaume en d'autres parties du monde les mêmes navires sont assimilés aux navires Néerlandais. Cette assimilation ne s'étend pas au cabotage dans les mers des Indes-Orientales Néerlandaises.

Nos Ministres des Finances et des Colonies sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Journal Officiel.*

La Haye, le 16 Janvier 1851.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
VAN BOSSE.

Le Ministre des Colonies,
CH. F. PAHUD.

1851. 26 Janv.

N°. 253. *Traité Postal entre les Pays-Bas et la Prusse, conclu le* 26 *Janvier* 1851.

(Journal Officiel, 1851, n°. 17.)

POSTVERDRAG *tusschen de Koninklijk-Nederlandsche en de Koninklijk-Pruissische Regeringen.*

Z. M. de Koning der Nederlanden en Z. M. de Koning van Pruissen, ten

POSTVERTRAG *zwischen der Königlich Niederländischen und der Königlich Preussischen Regierung.*

S. M. der König der Niederlande und S. M. der König von Preussen,

oogmerk hebbende, de betrekkingen van het Postwezen tusschen de beide Staten op eene meer met de tegenwoordige omstandigheden van het verkeer overeenkomstige wijze te regelen, hebben besloten, zich met elkander omtrent het sluiten van een nieuw Postverdrag te verstaan, en dienvolgens tot hunne gevolmagtigden benoemd:

Z. M. de Koning der Nederlanden, Hoogstdeszelfs Kamerheer en Buitengewonen Gezant en Gevolmagtigden Minister bij het Koninklijk Pruissische Hof, Alexander Carel Jacob baron Schimmelpenninck van der Oye, Kommandeur enz.,

en Hoogstdeszelfs Referendaris en Hoofd van de Afdeeling der Posterijen bij het Ministerie van Finantiën, Jacques Pols, Ridder enz.

Z. M. de Koning van Pruissen, Hoogstdeszelfs Directeur-Generaal der Posterijen, Heinrich Schmückert, Ridder enz.

en Hoogstdeszelfs geheimen Postraad Leopold Friedrich, Ridder enz.;

die, na uitwisseling hunner in goeden en behoorlijken vorm bevondene volmagten, omtrent de navolgende artikelen zijn overeengekomen:

TITEL I.

Van de wederzijdsche postverbindingen.

Art. 1. Er zullen geregelde postverbindingen tusschen het Koningrijk der Nederlanden en de Koninklijk Pruissische Staten, voor het overbrengen der briefwisseling en van alle de verdere voorwerpen der brievenpost, welke de beide post-administratien aan elkander over en weder hebben uit te leveren, onderhouden worden.

De thans bestaande verbindingen, zoowel als de tegenwoordige grenspost-stations, blijven voorloopig onveranderd. Het is aan de wederzijd-

in der Absicht, die postdienstlichen Beziehungen zwischen den beiderseitigen Staaten in einer, den gegenwärtigen Verkehrs-Verhältnissen mehr entsprechenden Weise ordnen zu lassen, haben die Vereinbarung eines neuen Post-Vertrages beschlossen, und für diesen Zweck zu Bevollmächtigten ernannt:

S. M. der König der Niederlande, Allerhöchst Ihren Kammerherrn und ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am Königlich Preussischen Hofe, Alexander Carel Jacob Freiherrn Schimmelpenninck van der Oye, Commandeur etc.

und Allerhöchst Ihren Referendar und Chef der Post-Abtheilung im Finanz-Ministerio, Jacques Pols, Ritter, etc.

S. M. der König von Preussen, Allerhöchst Ihren General-Post-Director Heinrich Schmückert, Ritter etc.

und Allerhöchst Ihren Geheimen Postrath Leopold Friedrich, Ritter etc.;

welche, nach Auswechselung ihrer, in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Artikel übereingekommen sind:

TITEL I.

Die gegenseitigen Post-Verbindungen betreffend.

Art. 1. Zwischen dem Königreiche der Niederlande und den Königlich Preussischen Staaten sollen, behufs der Zuführung der Briefe und aller sonstigen Briefpost-Gegenstände, welche die beiderseitigen Post-Anstalten sich gegenseitig auszuliefern haben, regelmässige Briefpost-Verbindungen unterhalten werden.

Die zur Zeit bestehenden Verbindungen, sowie die jetzigen Grenz-Post-Stationen bleiben vorläufig unverändert. Den beiderseitigen Post-

sche post-administratien voorbehouden, zich met elkander omtrent eene nadere regeling, wanneer zulks doelmatig wordt, te verstaan.

Art. 2. Elke post-administratie zorgt voor de geregelde en stipte verzending der posten tot aan het tegenover-liggend grensstation, en draagt de kosten van dat vervoer.

Indien de beide administratien het doelmatig achten, met een en denzelfden ondernemer wegens de overbrenging van de post in beide rigtingen tusschen de grensstations te contracteren, worden de kosten van zoodanig vervoer door haar gemeenschappelijk, ieder voor de helft, gedragen.

Art. 3. De benoodigde valiezen en postiljons-horologien, in zoo verre die te pas komen, worden voor gemeenschappelijke rekening aangeschaft en onderhouden.

Art. 4. De paarden en rijtuigen van de brievenpost zijn, op de heen- en terugreize, van de betaling van tollen en bruggelden vrijgesteld, in zoo verre deze niet aan gemeenten of bijzondere personen, volgens de bestaande privilegien, ook voor de binnenlandsche posten verschuldigd zijn.

TITEL II.

Van de uitlevering der briefwisseling.

Art. 5. Van de Koninklijk-Nederlandsche zijde zullen aan de Koninklijk-Pruissische posterijen alle de in het Koningrijk der Nederlanden op de post bezorgde, mitsgaders alle de bij de Nederlandsche posterijen uit andere landen ontvangen wordende brieven en voorwerpen van de brievenpost, welke voor het Koninklijk Pruissische postgebied bestemd zijn, onmiddellijk uitgeleverd worden.

Bovendien zullen, van de Koninklijk-Nederlandsche zijde, aan de Pruissische posterijen ook de brieven en andere voorwerpen van de brieven-

Verwaltungen bleibt vorbehalten, wegen deren anderweiter Regulirung, sobald solche zweckmässig erscheint, sich zu verständigen.

Art. 2. Jede Post-Verwaltung sorgt für die sichere und rechtzeitige Beförderung der Posten bis zur gegenüberliegenden Grenzstation, und trägt die Kosten für diese Beförderung.

Im Fall dass die beiden Verwaltungen für zweckmässig erachten sollten, mit einem und demselben Unternehmer über die Hin-und Zurückbeförderung der Post zwischen den Grenzstationen zu contrahiren, werden die Kosten des Transports gemeinschaftlich zur Hälfte getragen.

Art. 3. Die erforderlichen Felleisen, sowie die etwa nöthigen Coursuhren werden auf gemeinschaftliche Kosten angeschafft und unterhalten.

Art. 4. Die Pferde und Wagen der Briefpost sind sowohl auf dem Hinals Rückwege von Erlegung des Wege-und Brückengeldes befreit, soweit solches nicht an Communen oder Private nach den bestehenden Privilegien auch für die Staatsposten zu entrichten ist.

TIT. II.

Die Ueberlieferung der Correspondenz betreffend.

Art. 5. Königlich Niederländischer Seits werden den Königlich Preussischen Posten alle in dem Königreich der Niederlande zur Post kommende, sowie alle den Niederländischen Posten etwa aus anderen Ländern zugehende Briefe und Briefpost-Gegenstände, welche nach dem Preussischen Postbezirke bestimmt sind, unmittelbar ausgeliefert werden.

Ausserdem werden von Königlich Niederländischer Seite den Preussischen Posten auch die Briefe und sonstigen Briefpost-Gegenstände

post naar de Keizerlijk-Oostenrijksche Staten, naar Beijeren, Wurtemberg, Baden, het postgebied der vorstelijk Thurn- en Taxische administratie, Brunswijk, Saksen, Mecklenburg-Schwerin en Strelitz, voorts naar het Russische Keizerrijk met inbegrip van Polen, naar Servië, Moldavie en Wallachye, als ook naar Zweden en Noorwegen, in zoo verre de briefwisseling voor deze beide landen over Stralsund of Stettin te verzenden is, overgeleverd worden

nach den Kaiserlich Oesterreichischen Staaten, nach Bayern, Würtemberg, Baden, dem Fürstlich Thurn- und Taxischen Postbezirke, Braunschweig, Sachsen, Mecklenburg-Schwerin und Strelitz, ferner nach dem Kaiserlich Russischen Reiche mit Einschluss von Polen, nach Serbien, der Moldau und der Wallachei, sowie nach Schweden und Norwegen, insoweit die Correspondenz etc. nach diesen beiden letzteren Ländern über Stralsund oder Stettin zu befördern ist, zugeführt werden.

De brieven en verdere voorwerpen van de brievenpost naar Zwitserland, naar de niet tot Oostenrijk behoorende Italiaansche Staten, naar de Ionische eilanden, Griekenland, Turkije en de Levant, Egypte en zoo voorts, zullen insgelijks aan de Pruissische posterijen overgegeven worden, in zoo verre niet door tusschenkomst van andere post-administratien eene spoediger overeenkomst te verkrijgen is, of door den afzender eene andere wijze van verzending op het adres aangeduid wordt.

Die Briefe und sonstigen Briefpost-Gegenstände nach der Schweiz, den zu Oesterreich nicht gehörigen Italienischen Staaten, den Ionischen Inseln, Griechenland, der Türkei und der Levante, Aegypten u. s. w., werden ebenfalls den Preussischen Posten überliefert werden, insoweit nicht durch Benutzung anderer Post-Anstalten eine schnellere Beförderung erreicht wird, oder von dem Absender eine andere Spedition auf der Adresse verlangt ist.

Van de Koninklijk Pruissische zijde daarentegen worden aan de Koninklijk-Nederlandsche posterijen alle de op de Pruissische postkantoren bezorgde, benevens alle de op die postkantoren uit vreemde landen ontvangene brieven en andere voorwerpen van de brievenpost, welke naar het Koningrijk der Nederlanden bestemd zijn, onmiddellijk uitgeleverd.

Von Königlich Preussischer Seite werden dagegen den Königlich Niederländischen Posten alle bei den Preussischen Post-Anstalten aufgegebene, desgleichen alle diesen Post-Anstalten aus fremden Ländern zugehende Briefe und sonstige Briefpost-Gegenstände, welche nach dem Königreiche der Niederlande bestimmt sind, unmittelbar zugeführt werden.

De brieven en voorwerpen van de brievenpost, bestemd naar de Nederlandsche kolonien en andere overzeesche landen, worden in zoo verre aan de Koninklijk-Nederlandsche posterijen overgegeven, als het verlangen omtrent eene zoodanige wijze van verzending over het Nederlandsche grondgebied door den afzender op het adres van den brief is uitgedrukt, of, bijaldien de wijze van verzending niet op het adres is aan-

Die Briefe und Briefpost-Gegenstände nach den Niederländischen Kolonien und nach sonstigen überseeischen Ländern werden insoweit den Königlich Niederländischen Posten ausgeliefert werden, als Seitens der Absender durch einen Vermerk auf der Adresse die Spedition durch die Niederlande verlangt wird, oder, falls kein bestimmter Beförderungsweg auf der Adresse angegeben ist, bei der Spedition durch die Niederlande

gewezen, in zoo verre de brieven, bij eene verzending over de Nederlanden, spoediger dan langs eenen anderen weg de plaats hunner bestemming kunnen bereiken.

Art. 6. Het blijft aan de wederzijdsche post-administratiën voorbehouden, bij onderlinge schikking te bepalen, tusschen welke Nederlandsche en welke Pruissische postkantoren de uitwisseling der brieven plaats vinden zal. Beide post-administratiën zijn verpligt, voor de verzending der wederzijdsche nationale briefwisseling, gelijk mede voor de transitoire briefwisseling, de snelste vervoermiddelen, die ter harer beschikking staan, te bezigen.

Art. 7. Geene aangiften van geldswaarde wordt bij de verzending met de brievenpost toegelaten. Wegens niet aangeteekende brieven wordt geene aanspraak op schadevergoeding tegenover de post-administratiën erkend.

Art. 8. Ten einde de berekening van het port en de stipte afzending te kunnen nagaan, en ook, indien noodig, de terugzending naar de plaats van vertrek te kunnen bewerkstelligen, moeten alle de uit het postgebied van eene der beide administratiën afkomstige brieven met den plaats- en dagteekening-stempel van het kantoor van vertrek, die uit vreemde Staten echter, in zoo verre deze van geen plaats-stempel voorzien zijn, door eene aanwijzing van het land van hunnen oorsprong gekenmerkt worden. Bij brieven, welke het gewigt van een' enkelen brief te boven gaan, wordt het gewigt op den omslag duidelijk vermeld.

Titel III.

Van het bedrag der te heffen porten, van de afrekeningen enz.

A. *Wederzijdsche nationale briefwisseling.*

Art. 9. Het port voor de wederzijd-

eine schnellere Beförderung als auf anderen Wegen zu erreichen ist.

Art. 6. Zwischen welchen Niederländischen und Preussischen Post-Anstalten die Auswechselung der Correspondenz stattzufinden hat, bleibt der Verständigung der beiderseitigen Post-Verwaltungen vorbehalten. Beide Post-Verwaltungen sind verpflichtet, zur Beförderung der beiderseitigen National-Correspondenz, sowie der Transit-Correspondenz, die schnellsten, ihnen zu Gebote stehenden Beförderungs-Mittel zu benutzen.

Art. 7. Eine Declaration des Inhalts-Werthes ist bei keiner Versendung mit der Briefpost zulässig. Ein Ersatz-Anspruch für nicht recommandirte Briefe findet gegenüber den Post-Verwaltungen nicht statt.

Art. 8. Um den Porto-Ansatz und die rechtzeitige Absendung controlliren, auch nöthigenfalls die Zurücksendung an den Abfertigungs-Ort bewirken zu können, sollen alle aus den beiderseitigen Postbezirken abgehende Briefe mit dem Orts- und Tagesstempel der Abgangs-Post-Anstalt, die aus fremden Staaten eingehenden aber, falls sie keinen Ortsstempel tragen, mit der Angabe des Landes, aus dem sie kommen, bezeichnet sein. Bei Briefen, welche das Gewicht des einfachen Briefes überschreiten, muss das Gewicht derselben auf der Adresse deutlich bemerkt werden.

Tit. III.

Die in Anwendung zu bringenden Porto-Taxen, die Abrechnung u. s. w. betreffend.

A. *Gegenseitige National-Correspondenz.*

Art. 9. Das Porto für die gegen-

sche nationale briefwisseling, waaronder ook de Nederlandsche briefwisseling begrepen is naar en uit de Staten in welke Pruissen het regaal van de brievenpost uitoefent, is te zamen gesteld uit het Nederlandsche en uit het Pruissische port.

Het Nederlandsche port zal naar mate van den afstand in eene regte lijn berekend worden, en bedraagt wegens iederen enkelen brief, voor alle plaatsen welke niet verder dan 30 Nederlandsche mijlen van de Nederlandsche grens-postkantoren naar de zijde van Pruissen verwijderd liggen, alsmede voor de plaatsen zelve alwaar die grenskantoren zijn gelegen. . 5 cents
voor alle plaatsen gelegen op een afstand van meer dan 30 Nederlandsche mijlen van die grenskantoren. . . . . . 10 cents.

Het Pruissische port zal eveneens naar mate van den afstand in eene regte lijn berekend worden, en wegens iederen enkelen brief, voor eenen afstand van de Nederlandsch-Pruissische grenzen

tot 10 Duitsche (geographische) mijlen ingesloten. . . . . . . 1 Zgr.
boven 10 tot 20 Duitsche (geographische) mijlen ingesloten. . . . . 2 〃
boven de 20 Duitsche (geographische) mijlen. . . . . . . 3 〃
bedragen.

De vorenstaande Pruissische en Nederlandsche porten zijn van toepassing, onverschillig langs welken weg de brieven verzonden worden.

De herleiding der wederzijdsche porten in de muntspecie van het andere land zal zoo naauwkeurig mogelijk geschieden.

Evenwel zullen, tot vermijding van gebrokene sommen, en om het frankeren door middel van postzegels ook ten aanzien der wederzijdsche briefwisseling mogelijk te maken, de Pruissische porten van de Nederlandsche

seitige National-Correspondenz, zu welcher auch die Niederländische Correspondenz nach und aus denjenigen Staaten zu rechnen ist, in denen Preussen das Briefpost-Regal verwaltet, bildet sich aus dem Niederländischen und aus dem Preussischen Porto.

Das Niederländische Porto wird nach der Entfernung in gerader Linie bemessen, und für alle Orte, welche von den Niederländischen Grenz-Post-Comtoirs gegen Preussen nicht weiter als 30 Niederländische Meilen entfernt sind, sowie für die Orte selbst, in denen sich diese Grenz-Post-Comtoirs befinden, mit 5 Cents, für alle über 30 Niederländische Meilen von den gedachten Grenz-Post-Comtoirs entfernte Orte aber mit 10 Cents für den einfachen Brief berechnet werden.

Das Preussische Porto soll gleichfalls nach der Entfernung in gerader Linie bemessen werden, und für den einfachen Brief bei einer Entfernung von der Niederländisch-Preussischen Grenze

bis 10 Deutsche (geographische) Meilen einschliesslich. . . . . 1 Sgr.
über 10 bis 20 Deutsche (geographische) Meilen einschliesslich. . . . . 2 〃
über 20 Deutsche (geographische) Meilen. . . . . 3 〃
betragen.

Die vorstehenden Niederländischen und Preussischen Portosätze kommen ohne alle Rücksicht auf die Spedition der Correspondenz in Anwendung.

Die Reduction der gegenseitigen Portosätze in Landesmünze soll möglichst genau bewirkt werden.

Zur Vermeidung von Bruchrechnungen, und damit auch bei den gegenseitigen Verbindungen die Frankirung durch Franko-Marken geschehen kann, werden jedoch Niederländischer Seits die Preussischen

zijde niet anders dan in een getal centen 't welk door 5 deelbaar is, de Nederlandsche porten van de Pruissische zijde daarentegen slechts in volle zilvergrossen berekend worden.

De vergoeding der porten en frankeergelden tusschen beide administratien vindt over en weder plaats volgens het werkelijk bedrag van 5 en 10 cents, dan wel van 1, 2 en 3 zilvergrossen, zoo als hierboven bedongen is.

Voor de plaatselijke briefwisseling tusschen de wederzijdsche grens-postkantoren zal het vereenigd port slechts 5 cents, dan wel 1 zilvergrosse, bedragen, en in dier voege over en weder genoten worden, dat het kantoor van afzending het bedrag der frankeergelden, en het kantoor van bestemming het port van de ongefrankeerde brieven ongedeeld alleen voor zich behoudt.

Art. 10. Voor enkel worden gehouden de brieven die niet meer dan 15 wigtjes wegen.

Bij zwaardere brieven stijgt het port in dier voege, dat voor een gewigt

van 15 tot en met 30 w. het 2voud. port,
〃 30 〃 〃 〃 45 w. 〃 3voud. 〃
〃 45 〃 〃 〃 60 w. 〃 4voud. 〃

en zoo vervolgens voor elke 15 wigtjes daarenboven een enkel briefport meer ontvangen wordt.

Brieven uit het Koningrijk der Nederlanden naar Pruissen of over Pruissen loopende, welke het gewigt van 60 wigtjes bereiken of te boven gaan, kunnen van de Pruissische grenzen af door middel van eenen postwagen verder verzonden worden, en zijn alsdan slechts aan de betaling van het voor de postwagen-verzendingen bepaalde port onderworpen. Eene zoodanige verdere verzending moet echter door den afzender bij eene bijzondere aanduiding op het adres uitdrukkelijk verzocht worden.

Brieven uit Pruissen naar het Koningrijk der Nederlanden, welke het

Portosätze nur in Cents-Beträgen, welche durch fünf theilbar sind, Preussischer Seits aber die Niederländischen Portosätze nur auf volle Silbergroschen reducirt werden.

Die gegenseitige Vergütung des Porto und Franko findet lediglich nach den vorstehend stipulirten Sätzen von 5 und 10 Cents, *resp.*, 1, 2 und 3 Silbergroschen Statt.

Für die Local-Correspondenz zwischen den gegenseitigen Grenz-Post-Anstalten wird das Gesammt-Porto nur 5 Cents, *resp.* 1 Sgr. betragen, und gegenseitig in der Art bezogen werden, dass für die frankirte Correspondenz das Franko der absendenden Post-Anstalt, und für die unfrankirte Correspondenz das Porto der bestellenden Post-Anstalt ungetheilt verbleibt.

Art. 10. Als einfache Briefe werden solche behandelt, welche nicht mehr als 15 Grammen wiegen.

Bei schwereren Briefen steigt das Porto in der Art, dass

über 15 bis 30 Gr. das 2-fache Porto,
〃 30 〃 45 Gr. 〃 3-fache 〃
〃 45 〃 60 Gr. 〃 4-fache 〃

u. s. w. für jede 15 Grammen mehr ein einfacher Briefportosatz mehr erhoben wird.

Briefe aus dem Königreiche der Niederlande nach Preussen oder über Preussen hinaus, welche das Gewicht von 60 Grammen erreichen oder überschreiten, können von der Preussischen Grenze ab als Fahrpost-Gegenstände weiter befördert werden, und sind alsdann in Preussen auch nur der Zahlung des Fahrpost-Porto unterworfen. Eine derartige Weiterbeförderung muss jedoch von dem Absender, durch einen besonderen Vermerk auf der Adresse, ausdrücklich verlangt werden.

Briefe aus Preussen nach dem Königreiche der Niederlande, welche

ewigt van 60 wigtjes bereiken of te oven gaan, worden, in zoo verre de xpeditie met de brievenpost niet uitrukkelijk door den afzender voorgechreven is, tot aan de Nederlandsche renzen als postwagen-voorwerpen erzonden en dienovereenkomstig beast. Dezelfde wijze van behandeling indt plaats bij de door Pruissen looende transitoire brieven naar het Koningrijk der Nederlanden, welke an de Pruissische Posterijen als postwagen-voorwerpen overgeleverd zijn.

Art. 11. Nieuwspapieren, tijdschriften, prijscouranten, gedrukte circulaires en gedrukte aanbevelingsbrieven onder kruisband of onder een reep papier ingepakt, welke, behalve het adres, de dagteekening en de naamteekening, niets bevatten wat geschreven is, zullen, bij gefrankeerde verzending, eene portvermindering genieten, in dier voege, dat daarvoor, zonder onderscheid van den afstand, en wanneer het gewigt niet boven de 15 wigtjes bedraagt, bij verzending uit het Koningrijk der Nederlanden slechts een gemeenschappelijk port van 5 cents, en bij verzending uit Pruissen slechts een gemeenschappelijk port van 1 zilvergrosse, alsmede voor zwaarder gewigt, telkens van 15 tot 15 wigtjes, 5 cents dan wel 1 zilvergrosse meer berekend worde.

Uit dit gemeenschappelijk port vergoedt de Koninklijk Nederlandsche post-administratie aan Pruissen ½ zilvergrosse, Pruissen daarentegen aan de Koninklijke Nederlandsche post-administratie 2 cents voor elke 15 wigtjes.

Verzendingen onder kruisband of repen papier, welke niet gefrankeerd zijn, zullen aan het volle briefport volgens tarief onderworpen worden.

Art. 12. Stalen van koopwaren en monsters mogen slechts tot eene zwaarte van 45 wigtjes met de brievenpost verzonden worden. Daarvoor wordt, wanneer die voorwerpen op

das Gewicht von 60 Grammen erreichen oder überschreiten, werden, sofern die Beförderung mit der Briefpost von dem Absender nicht ausdrücklich vorgeschrieben worden ist, bis zur Niederländischen Grenze als Fahrpost-Gegenstände befördert, und demgemäss taxirt. Ein gleiches Verfahren findet bei den durch Preussen transitirenden Briefen nach dem Königreiche der Niederlande statt, welche den Preussischen Posten als Fahrpost-Gegenstände überliefert worden sind.

Art. 11. Zeitungen, Journale, Preis-Courante, gedruckte Circulare und gedruckte Empfehlungs-Schreiben unter Kreuz- oder Streifband, welche, ausser der Adresse, dem Datum und der Namens-Unterschrift, nichts Geschriebenes enthalten, werden, wenn solche frankirt abgesandt werden, eine Porto-Moderation in der Art geniessen, dass ohne Unterschied der Entfernung bis zum Gewichte von 15 Grammen, wenn die Absendung in den Niederlanden erfolgt, nur ein Gesammt-Porto von 5 Cents, und wenn die Absendung in Preussen stattfindet, nur ein Gesammt Porto von 1 Silbergroschen, und bei schwererem Gewichte von 15 zu 15 Grammen 5 Cents *resp.* 1 Sgr. mehr erhoben wird.

Von diesem Gesammt-Porto vergütet die Königlich Niederländische Post-Verwaltung an Preussen ½ Silbergroschen, Preussen dagegen an die Königlich Niederländische Post-Verwaltung 2 Cents für je 15 Grammen.

Kreuz-oder Streifband-Sendungen, welche nicht frankirt sind, werden dem vollen tarifmässigen Briefporto unterliegen.

Art. 12. Waarenproben und Muster dürfen nur bis zum Gewichte von 45 Grammen mit der Briefpost befördert werden. Dieselben zahlen, wenn sie in erkennbarer Weise ver-

eene kenbare wijze ingepakt zijn, tot eene zwaarte van 30 wigtjes het enkele briefport naar mate van den afstand betaald. Bij zwaarder gewigt wordt daarvoor het dubbele briefport geheven.

Om evenwel die portvermindering te doen toepassen, mag aan eene zoodanige verzending slechts een enkele brief, ter zwaarte van uiterlijk 15 wigtjes, vastgehecht zijn; welke brief bij de toepassing van het port te gelijk met het staal of het monster gewogen wordt.

Art. 13. De Koninklijk Nederlandsche postkantoren zullen zich bij het wegen der brieven enz. van het metrieke gewigt, de Koninklijk Pruissische postkantoren daarentegen van het Pruissische gewigt bedienen; waarbij 15 wigtjes met een Pruissisch lood worden gelijkgesteld.

Art. 14. Brieven, omtrent welke de afzender het bewijs eener behoorlijke bezorging op de post, en, naar omstandigheden, ook het bewijs van de behoorlijke ter-hand-stelling aan den geadresseerde wenscht te ontvangen, kunnen aangeteekend worden; in welk geval de brieven van een merk der aanteekening voorzien worden. Het port van dergelijke brieven, welke gefrankeerd moeten worden, is naar denzelfden maatstaf als het port van gewone brieven verschuldigd. Bovendien wordt op het kantoor van vertrek, ten voordeele der post-administratie waaronder hetzelve ressorteert, een aanteekengeld, ten bedrage van 10 cents in het Koningrijk der Nederlanden, en van 2 zilvergrossen in Pruissen, van den afzender ingevorderd; terwijl bijaldien de brief van een door den geadresseerde te onderteekenen bewijs van goeden ontvang vergezeld is, het bedrag van het aanteekengeld verdubbeld kan worden. De terugzending van het geteekende bewijs van ontvang geschiedt over en weder portvrij.

packt sind, bis zum Gewichte von 30 Grammen das einfache, nach Maassgabe der Entfernung zu berechnende Briefporto. Bei schwererem Gewichte wird dafür das doppelte Briefporto erhoben.

Den obigen Sendungen darf, wenn die Porto-Ermässigung Anwendung finden soll, nur ein einfacher bis 15 Grammen schwerer Brief angehängt sein, welcher bei der Austaxirung mit den Proben oder Mustern zusammen zu wiegen ist.

Art. 13. Die Königlich Niederländischen Post-Anstalten werden sich bei Wiegung der Briefe u. s. w. des metrischen Gewichts, die Königlich Preussischen Post-Anstalten des Preussischen Gewichts bedienen, wobei ein Preussisches Loth gleich fünfzehn Grammen zu rechnen ist.

Art. 14. Briefe, hinsichtlich deren der Absender den Nachweis der richtigen Auflieferung zur Post, und nach Umständen auch den Nachweis der richtigen Beförderung an den Adressaten zu erlangen wünscht, können recommandirt werden, und werden alsdann mit einem, die Recommandation bezeichnenden Vermerke versehen sein. Das Porto für derartige Briefe, welche frankirt werden müssen, wird nach denselben Sätzen wie das Porto für gewöhnliche Briefe erhoben. Die Abgangs-Post-Anstalt wird jedoch ausserdem zu Gunsten der Post-Verwaltung, zu welcher solche gehört, vom Absender eine Recommandations-Gebühr, in dem Königreiche der Niederlande mit 10 Cents und in Preussen mit 2 Sgr. erheben, welche in dem Falle, dass dem Briefe ein vom Empfänger zu vollziehendes Retour-Recepisse beigefügt wird, auf den doppelten Betrag erhöht werden darf. Die Zurücksendung der bescheinigten Recepisse geschieht gegenseitig ohne Porto-Ansatz.

Er wordt zoo min wegens aangeteekende, als wegens andere brieven, eene aangifte van geldswaarde toegelaten.

Art. 15. De post-administratie, in in welker gebied een aangeteekende brief op de post gedaan is, zal, wanneer dezelve verloren gaat, gehouden zijn, aan den reclamant, zoodra het verlies geconstateerd is, eene schadevergoeding van 25 Nederlandsche guldens, dan wel van 14 thalers Pruissisch, te betalen, behoudens het verhaal op de post-administratie in welker gebied het blijken zal dat het verlies heeft plaats gevonden. De aanvrage daartoe moet binnen één jaar, na den dag van het op de post brengen, ingediend zijn, terwijl bij gebreke daarvan de verpligting tot schadeloosstelling ophoudt.

Art. 16. Met uitzondering van de gevallen in artt. 11, 14 en 22 vermeld, kan de briefwisseling tusschen het Koningrijk der Nederlanden en het Pruissische postgebied, hetzij ongefrankeerd, hetzij tot aan de plaats van bestemming gefrankeerd, met de post verzonden worden. Eene gedeeltelijk frankering kan geen plaats vinden.

B. *Bepalingen omtrent het port der transitoire briefwisseling.*

Art. 17. Ten aanzien der stuksgewijze en transito over het Pruissische postgebied verzonden wordende brieven *van* en *naar* het Koningrijk der Nederlanden, zal bij de berekening van het port onderscheiden worden:

a. of de brieven afkomstig zijn *uit* of ook respectivelijk bestemd *naar* het gebied van eene der post-administratien, welke tot de Duitsch-Oostenrijksche post-vereeniging behooren, dan wel:

b. of de plaatsen van oorsprong of van bestemming respectivelijk gelegen zijn in de Staten, welke niet tot die vereeniging behooren.

In het eerste geval zal, in plaats van

Eine Werths-Angabe ist, wie bei allen Briefen, auch bei recommandirten Briefen unzulässig.

Art. 15. Die Post-Verwaltung, in deren Bereich ein recommandirter Brief aufgegeben worden ist, soll, wenn derselbe verloren geht, gehalten sein, dem Reclamanten, sobald der Verlust constatirt ist, eine Entschädigung von 25 Gulden Niederländisch, *resp.* 14 Thalern Preussisch, zu bezahlen, vorbehaltlich des Regresses an diejenige Post-Verwaltung, in deren Bereich der Verlust erweislich stattgefunden hat. Die Reclamation muss innerhalb eines Jahres, nach dem Tage der Aufgabe, angebracht werden, widrigenfalls jede Verpflichtung zur Entschädigung aufhört.

Art. 16. Mit Ausnahme der in den Artikeln 11, 14 und 22 gedachten Fälle, kann die Correspondenz zwischen dem Königreiche der Niederlande und dem Preussischen Postbezirke unfrankirt oder bis zum Bestimmungsorte frankirt zur Post gegeben werden. Eine theilweise Frankatur wird nicht stattfinden.

B. *Portosätze für transitirende Correspondenz.*

Art. 17. Bei der durch den Preussischen Postbezirk stückweise transitirenden Correspondenz nach und aus dem Königreiche der Niederlande wird in Bezug auf die Berechnung des Portos unterschieden werden:

a. ob die Correspondenz in solchen Postbezirken entsprungen, *resp.* nach solchen Postbezirken bestimmt ist, welche zu dem Deutsch-Oesterreichischen Post-Verein gehören, oder

b. ob die Abgangs-, *resp.* Bestimmungsorte in Staaten gelegen sind, welche zu diesem Vereine nicht gehören.

In dem ersten Falle wird statt des

het bij art. 9 bedongene Pruissische binnenport, het Duitsche vereenigings-port, hetwelk geheel overeenstemt met den maatstaf welke bij het gemeld artikel voor het Pruissische port vastgesteld is, berekend worden.

In het tweede geval zal het Pruissische, dan wel het vereenigingsport, almede naar denzelfden maatstaf berekend worden, welke voor het Pruissische binnenport aangenomen is. Voor dit port zal de expeditie in de rigting naar het Koningrijk der Nederlanden verkregen worden, te rekenen van het punt af, waar de brieven het Pruissische postgebied, of (bijaldien dezelve vroeger transito door het gebied van andere tot de postvereeniging behoorende administratien geloopen hebben) waar zij het Duitsch-Oostenrijksch postvereenigings-gebied bereiken, tot aan de Pruissisch-Nederlandsche grenzen toe; en omgekeerd, bij verzending uit het Koningrijk der Nederlanden, van de Nederlandsch-Pruissische grenzen af tot aan het punt, waar de briefwisseling het Pruissische postgebied, of (wanneer dezelve nog verder door het postvereenigings-gebied loopen moet) waar zij dit laatste gebied verlaat.

Wegens de door een vreemd, niet tot de postvereeniging behoorend gebied te verzenden brieven is, behalve het Pruissische of postvereenigingsport, nog bovendien een vreemd transitoport verschuldigd.

Art. 18. Wegens de briefwisseling naar en uit de Staten, welke niet tot de Duitsch-Oostenrijksche postvereeniging behooren, wordt het volgens het bovenstaande artikel verschuldigde bedrag nog verhoogd met het port, 't welk naar de in de betrokkene vreemde Staten van kracht zijnde tariven, of de bestaande overeenkomsten, voor het vervoer van de plaats van vertrek af tot aan het punt van het binnenkomen in Pruissen, dan wel op het gebied van de Duitsch-

im art. 9 stipulirten Preussischen internen Portos das Deutsche Vereins-Porto berechnet, welches mit den Sätzen vollkommen übereinstimmt, welche in dem gedachten Artikel für die Berechnung des Preussischen Portos angegeben worden sind.

In dem zweiten Falle wird das Preussische, *resp.* Vereins-Transit-Porto ebenfalls nach denselben Sätzen berechnet werden, welche für das Preussische interne Porto angegeben worden sind. Für dieses Porto wird die Beförderung hinwärts nach dem Königreiche der Niederlande von demjenigen Punkte ab, an welchem die Correspondenz den Preussischen Postbezirk, oder wenn solche zuvor noch durch Gebiete anderer Post-Vereins-Verwaltungen transitirt, das Deutsch-Oesterreichische Post-Vereins-Gebiet erreicht, bis zur Preussisch-Niederländischen Grenze, umgekehrt bei den Sendungen aus dem Königreiche der Niederlande von der Niederländisch-Preussischen Grenze bis zu demjenigen Punkte, an welchem die Correspondenz den Preussischen Postbezirk oder, wenn dieselbe noch weiter durch das Post-Vereins-Gebiet gehen muss, das letztere verlässt. Für die durch fremdes, nicht zu dem Post-Verein gehöriges Gebiet zu spedirende Correspondenz ist ausser dem Preussischen, *resp.* Vereins-Porto, auch noch das fremde Transit-Porto zu entrichten.

Art. 18. Für die Correspondenz nach und aus Staaten, welche zu dem Deutsch-Oesterreichischen Post-Vereine nicht gehören, wird den nach dem vorstehenden Artikel sich ergebenden Portosätzen noch dasjenige Porto hinzugeschlagen, welches nach den, in den betreffenden fremden Staaten geltenden Tarifen oder den bestehenden Verträgen für die Beförderung vom Abgangsorte bis zum Punkte des Eintrittes in Preussen, *resp.* in das Gebiet des Deutsch-Oes-

Oostenrijksche postvereeniging, en omgekeerd te rekenen van het punt van den uitvoer uit Pruissen, dan wel uit het gebied der vereeniging, tot aan de plaats van bestemming verschuldigd is.

Voor ongefrankeerde brievenpost-verzendingen naar het Koningrijk der Nederlanden, gelijk mede voor gefrankeerde verzendingen van dien aard uit het Koningrijk der Nederlanden, zullen, zoo veel doenlijk, gemiddelde prijzen tot vergoeding van het vreemde port bepaald worden, omtrent het bedrag waarvan de wederzijdsche post-administratien zich met elkander zullen verstaan.

Art. 19. In overeenstemming met het thans tusschen de Koninklijk-Pruissische en de Hertoglijk-Brunswijksche Regeringen bestaande postverdrag, moet voor het tegenwoordige de Nederlandsche briefwisseling naar en uit het Hertogdom Brunswijk op denzelfden voet, als de briefwisseling tusschen de Nederlanden en het Pruissische postgebied, behandeld worden. Op de eerstgemelde brieven zijn dien ten gevolge van toepassing alle de bepalingen, welke in de voorafgaande artt. 9 tot 16, met opzigt tot de wederzijdsche nationale briefwisseling, vastgesteld zijn. Zoodra het Hertogdom Brunswijk tot de Duitsch-Oostenrijksche postvereeniging zal toegetreden zijn, is de Brunswijksche briefwisseling even gelijk die uit de Staten der postvereeniging te behandelen.

Art. 20. Zoo lang de Groot-Hertogelijk Badensche en de Vorstelijk Thurn- en Taxische post-administratien niet tot de Duitsch-Oostenrijksche postvereeniging zijn toegetreden, zullen de thans bestaande voorschriften omtrent het briefport, en de verdere daartoe betrekkelijke bepalingen, ten aanzien van de briefwisseling uit Baden en Zwitserland, mitsgaders uit het Thurn- en Taxi-

terreichischen Post-Vereins, und umgekehrt vom Punkte des Austrittes aus Preussen, *resp.* aus dem Vereins-Gebiete bis zum Bestimmungsorte zu entrichten ist.

Für unfrankirte Briefpost-Sendungen nach dem Königreiche der Niederlande, sowie für frankirte Briefpost-Sendungen aus dem Königreiche der Niederlande, werden zur Vergütung des fremden Portos soweit als thunlich Durchschnittssätze bestimmt werden, über deren Höhe sich die beiderseitigen Post-Verwaltungen verständigen werden.

Art. 19. In Gemässheit des gegenwärtig zwischen der Königlich Preussischen und der Herzoglich-Braunschweigischen Regierung bestehenden Postvertrages ist zur Zeit die Niederländische Correspondenz nach und aus dem Herzogthum Braunschweig eben so wie die Niederländische Correspondenz nach und aus dem Preussischen Postbezirk zu behandeln. Auf die erstgedachte Correspondenz kommen daher alle Bestimmungen in Anwendung, welche in den vorstehenden Artikeln 9 bis 16, hinsichtlich der gegenseitigen National-Correspondenz, verabredet worden sind. Sobald das Herzogthum Braunschweig dem Deutsch-Oesterreichischen Post-Vereine beigetreten sein wird, ist die Braunschweigische Correspondenz eben so wie postvereinsländische Correspondenz zu behandeln.

Art. 20. So lange die Grossherzoglich Badische und die Fürstlich Thurn- und Taxische Post-Verwaltung dem Deutsch-Oesterreichischen Post-Vereine nicht beigetreten sind, sollen die zur Zeit bestehenden Portosätze und sonstigen Taxirungs-Bestimmungen für die Correspondenz aus Baden und der Schweiz, sowie aus dem Thurn-und Taxischen Postbezirk, mit Einschluss von Würtem-

sche postgebied, met inbegrip van Wurtemberg en Hohenzollern, naar het Koningrijk der Nederlanden, en omgekeerd, over den afstand tot aan de Nederlandsch-Pruissische grenzen toe, dan wel van de Pruissisch-Nederlandsche grenzen af, voorloopig van kracht blijven.

Art. 21. Voor alle soorten van briefwisseling die stuksgewijze en transito over het Pruissische grondgebied verzonden wordt, zal het Nederlandsche port van de Pruissisch-Nederlandsche grenzen af tot aan de plaats van bestemming in de Nederlanden, en omgekeerd van de plaats van vertrek in de Nederlanden tot aan de bovengemelde grenzen, gelijk zijn aan het Nederlandsche port, 't welk volgens art. 9 voor de Pruissisch-Nederlandsche internationale briefwisseling verschuldigd is.

Art. 22. Voor de tusschen het Koningrijk der Nederlanden en Pruissen over en weder uitgewisselde brieven, welke transito en stuksgewijze over het Koninklijk Nederlandsche grondgebied verzonden worden, zal het transito-port over een afstand tot en met 30 Nederlandsche mijlen 5 cents, en wegens een afstand boven de 30 Nederlandsche mijlen 10 cents voor den enkelen brief bedragen, met dien verstande, dat de afstand van af of tot aan de betrokkene Nederlandsche grenskantoren naar de zijde van Pruissen berekend wordt. Behalve dit transito-port zal het vreemde of zeeport, 't welk mogt verschuldigd zijn, aan de Nederlandsche post-administratie vergoed worden.

Art. 23. De bepalingen van art. 11, omtrent het port van verzendingen onder kruisband; die van art. 12, omtrent het port van stalen van koopwaren en monsters; en die van art. 14, omtrent de behandeling van aangeteekende brieven, gelijk mede de in artt. 25 en 26 vervatte voorschriften omtrent de behandeling van teruggezondene brieven en loopcedels, wor-

berg und Hohenzollern, nach dem Königreiche der Niederlande und umgekehrt bis zur Niederländisch-Preussischen, *resp.* von der Preussisch-Niederländischen Grenze ab, einstweilen beibehalten werden.

Art. 21. Für sämmtliche, durch Preussen stückweise transitirende Correspondenz wird das Niederländische Porto von der Preussisch-Niederländischen Grenze bis zum Niederländischen Bestimmungsorte, und umgekehrt vom Niederländischen Abgangsorte bis zur gedachten Grenze, demjenigen Niederländischen Porto gleich sein, welches nach Art. 9 für die Preussisch-Niederländische National-Correspondenz zu berechnen ist.

Art. 22. Für die zwischen dem Königreiche der Niederlande und Preussen zur Auswechselung kommende, durch das Königreich der Niederlande stückweise transitirende Correspondenz, wird das Niederländische Transitporto bei einer Entfernung bis 30 Niederländische Meilen auf 5 Cents, und bei einer Entfernung über 30 Niederländische Meilen auf 10 Cents für den einfachen Brief festgesetzt, mit der Maassgabe dass die Berechnung der Entfernung von oder bis zu dem betreffenden Niederländischen Grenz-Post-Comtoir gegen Preussen stattfindet. Ausser diesem Transit-Porto ist das etwaige fremde, *resp.* See-Porto, den Niederländischen Post-Anstalten zu vergüten.

Art. 23. Die Bestimmungen im Art. 11 über die Taxirung von Kreuzbandsendungen, im Art. 12 über die Taxirung von Waarenproben und Mustern, und im Art. 14 über die Behandlung recommandirter Briefe, sowie die im Art. 25 und 26 enthaltenen Bestimmungen über die Behandlung von Retourbriefen und Laufzetteln, werden auch auf die

len ook op de transito door het Koningrijk der Nederlanden loopende verzendingen met de brievenpost naar en uit Pruissen en zoo voorts, alsmede op de transito door Pruissen loopende verzendingen met de brievenpost naar en uit het Koningrijk der Nederlanden, in dier voege toepasselijk verklaard, dat die bepalingen even zeer voor den geheelen omvang van het Duitsch-Oostenrijksch vereenigings-gebied van kracht zullen zijn, en dat alle zoodanige portsbepalingen, als bij de gemelde artikelen voor het Pruissische binnenport vastgesteld zijn, zich ook tot het binnenport der postvereeniging, alsmede tot het transito-port van Pruissen en van de Staten der postvereeniging zullen uitstrekken.

Art. 24. Met opzigt tot alle soorten van brieven, welke stuksgewijze naar en uit het Koningrijk der Nederlanden transito over het Pruissische postgebied loopen, wordt tot regel aangenomen, dat dezelve hetzij geheel ongefrankeerd, hetzij tot aan de plaats van bestemming gefrankeerd moeten zijn. De bepaling echter, in hoe verre er, bij wijze van uitzondering, eene gedeeltelijke frankering wegens de transito door Pruissen loopende brieven uit en naar vreemde, niet tot de Duitsch-Oostenrijksche postvereeniging behoorende Staten, toegelaten of zelfs verpligtend is, zal het onderwerp eener nadere mededeeling van de Koninklijk Pruissische aan de Koninklijk Nederlandsche post-administratie uitmaken.

C. *Verdere bepalingen.*

Art. 25. Verzendingen met de brievenpost, welke op de plaats van bestemming uit eenigen hoofde niet besteld kunnen worden, zullen naar de plaats van oorsprong worden teruggezonden. Het terugnemen dier brieven van de zijde der post-administratie, in welker gebied de plaats van

durch das Königreich der Niederlande transitirenden Briefpost-Gegenstände nach und aus Preussen u. s. w., sowie auf die durch Preussen transitirenden Briefpost-Gegenstände nach und aus dem Königreiche der Niederlande mit der Maassgabe ausgedehnt, dass solche gleichmässig für den ganzen Umfang des Deutsch-Oesterreichischen Vereinsgebietes Anwendung finden sollen, und dass alle diejenigen Taxirungs-Bestimmungen, welche in jenen Artikeln für das Preussische interne Porto gegeben worden sind, sich auch auf das vereinsländische interne, *resp.* auf das Preussische und vereinsländische Transitporto zu beziehen haben.

Art. 24. Bei sämmtlichen Briefen, welche stückweise nach und aus dem Königreiche der Niederlande durch den Preussischen Postbezirk transitiren, wird als Regel angenommen, dass solche entweder unfrankirt oder bis zum Bestimmungsorte frankirt sein müssen. In wie weit jedoch hiervon abweichend bei den durch Preussen transitirenden Briefen aus und nach fremden, nicht zum Deutsch-Oesterreichischen Post-Vereine gehörigen Staaten eine theilweise Frankatur zulässig oder selbst nothwendig sein wird, darüber wird der Königlich Niederländischen Post-Verwaltung die Königlich Preussische specielle Mittheilung machen.

C. *Sonstige Bestimmungen.*

Art. 25. Briefpost - Sendungen, welche am Bestimmungsorte aus irgend einem Grunde nicht bestellt werden können, werden nach dem Abgangsorte zurückgesandt werden. Die Zurücknahme derselben Seitens der Post-Verwaltung, in deren Bezirke der Absendungsort liegt, ist jedoch

oorsprong ligt, is echter afhankelijk van de voorwaarde, dat het oorspronkelijke zegel, waarmede de brieven zijn gesloten, ongeschonden zij.

De termijn, binnen welken de terugzending behoort plaats te vinden, hangt af van de verordeningen welke daaromtrent in de betrokkene Staten voor de binnenlandsche briefwisseling bestaan. In elk geval moet de reden van het niet bestellen op de brieven aangeduid worden.

Bij terugzending van onbestelbare voorwerpen van de brievenpost wordt geen bijzonder port voor die terugzending in rekening gebragt. De brieven, die bij de afzending gefrankeerd zijn, worden, zonder met eenig verschot te zijn belast, teruggezonden. Indien dezelve echter bij de afzending niet gefrankeerd waren, wordt bij de terugzending slechts het port aangerekend, 't welk bij de afzending in rekening gebragt was.

Art. 26. Opene loopcedels, waarbij door de afzenders van brieven ten aanzien van de behoorlijke verzending en bestelling derzelve berigt gevraagd wordt, moeten met het enkele briefport tot aan de plaats van bestemming gefrankeerd worden. Indien echter door die loopcedels, welke van de zijde der betrokkene postkantoren naauwkeurig beantwoord en teruggezonden moeten worden, blijkt dat er bij de verzending van den daarbij bedoelden brief onregelmatigheden plaats gehad hebben, is de post-administratie in welker gebied dezelve gepleegd zijn verpligt, het betaalde frankeergeld te doen vergoeden. De terugzending der loopcedels geschiedt in allen gevalle portvrij, onder het opschrift „*Postzaken*."

Art. 27. Brieven die verkeerd geloopen zijn moeten onverwijld naar de ware plaats van bestemming worden gezonden, onder berekening van geen hooger port dan hetgeen bij eene behoorlijke verzending verschuldigd was.

an die Bedingung geknüpft, dass der ursprüngliche Siegel-Verschluss unverletzt sei.

In welchen Terminen die Rücksendung stattzufinden hat, darüber entscheiden die in den betreffenden Staaten für den inneren Post-Verkehr bestehenden Verordnungen. In allen Fällen wird der Grund der unterbliebenen Bestellung auf den Briefen angegeben werden.

Bei der Rücksendung der unbestellbaren Briefpost-Sendungen wird ein besonderes Retour-Porto nicht in Ansatz kommen. Sind dieselben bei der Hinsendung frankirt gewesen, so wird die Rücksendung ohne Anrechnung einer Auslage geschehen. Sind dieselben dagegen bei der Hinsendung unfrankirt gewesen, so wird bei der Rücksendung nur dasjenige Porto angerechnet werden, welches bei der Hinsendung in Rechnung gestellt war.

Art. 26. Offene Laufschreiben, welche von den Absendern von Briefen Behufs Ermittelung der richtigen Beförderung und Bestellung erlassen werden, sollen mit dem einfachen Briefporto bis zum Bestimmungsorte frankirt werden. Wird durch die Laufschreiben, welche Seitens der betheiligten Post-Anstalten pünktlich erledigt und zurückgesandt werden sollen, jedoch ermittelt, dass bei der Beförderung des in Frage gestellten Briefes Unregelmässigkeiten vorgekommen sind, so wird diejenige Post-Verwaltung, in deren Bezirk solche stattgefunden haben, das gezahlte Franko erstatten lassen. Die Rücksendung der Laufschreiben wird in allen Fällen unter der Bezeichnung „*Post-Sache*" portofrei geschehen.

Art. 27. Briefe, welche irrig instradirt worden, sind ohne Verzug an den wahren Bestimmungsort zu befördern, woselbst nur dasjenige Porto zu erheben ist, welches sich bei der richtigen Instradirung ergeben hätte.

Art. 28. De wederzijdsche post-administratien zijn verpligt elkander het bedrag der over en weder verschuldigde porten, verschotten en frankeergelden in die muntspecie te vergoeden, waarin dezelve bedongen zijn. De Pruissische postkantoren zullen dienvolgens de porten en verschotten in zilvergrossen, waarvan 30 in eenen Pruissischen Thaler gaan, aanrekenen, en het aan de Nederlandsche post-administratie verschuldigde frankeergeld in cents, waarvan 100 eenen Nederlandschen gulden uitmaken, vergoeden; de Nederlandsche postkantoren daarentegen hunne porten en verschotten in cents aanrekenen, het frankeergeld echter in zilvergrossen vergoeden. Op dezelfde wijze zullen zoowel de porten en verschotten als de frankeergelden op de adressen aangeduid worden.

Art. 29. De afrekening wegens de porten, verschotten en frankeergelden geschiedt bij het kwartaal, en de rekening wordt van de Pruissische zijde opgemaakt. De afbetaling van het saldo vindt plaats uiterlijk vier weken na het ontvangen der rekening. De bevondene verschillen worden in de eerstvolgende rekening opgenomen. Bij de verevening van het bedrag zal een Thaler Pruissisch courant gerekend worden tegen $1\frac{4}{5}$ Nederlandschen gulden. De uitbetaling van het saldo zal geschieden in de muntspecie van het land, hetwelk te ontvangen heeft.

Art. 30. De beide post-administratien zullen toezien, dat van de zijde der postambtenaren niet tot het verzamelen en insluiten van brieven de hand geleend worde, en dat in het algemeen door deze beambten, alsmede door de ondergeschikte bedienden, postillons en postboden, mitsgaders door de diligence-ondernemers, voerlieden en schippers, de bestaande wetten en verordeningen tot handhaving van het post-regaal in acht genomen worden.

Art. 28. Die beiderseitigen Post-Verwaltungen haben sich die einer jeden derselben zustehenden Porto-, Auslage- und Franko-Beträge in derjenigen Währung zu vergüten, in welcher die Sätze verabredet worden sind. Die Preussischen Post-Anstalten werden demnach Porto und Auslagen in Silbergroschen, von denen 30 auf einen Preussischen Thaler gehen, ansetzen und das der Niederländischen Post-Verwaltung zustehende Franko in Cents, von denen 100 einen Niederländischen Gulden ausmachen, vergüten; die Niederländischen Post-Anstalten dagegen ihr Porto und ihre Auslagen in Cents ansetzen, das Franko aber in Silbergroschen vergüten. In gleicher Weise sollen sowohl die Porto- und Auslage-, alsauch die Franko-Beträge auf den Adressen bemerkt werden.

Art. 29. Die Abrechnung über Porto, Auslage und Franko soll vierteljährlich bewirkt und die Rechnung von Preussischer Seite aufgestellt werden. Die Saldirung wird spätestens vier Wochen nach Empfang der Rechnung erfolgen. Etwaige Differenzen werden durch die nächstfolgende Rechnung ausgeglichen werden. Bei der Ausgleichung soll ein Thaler Preussisch Courant gleich $1\frac{4}{5}$ Gulden Niederländisch gerechnet werden. Die Saldirung wird in der Währung desjenigen Staates erfolgen, welcher zu empfangen hat.

Art. 30. Die beiden Post-Verwaltungen werden darüber wachen, dass Seitens der Postbeamten dem Sammeln und Couvertiren von Briefen nicht die Hand geboten, und dass überhaupt von diesen Beamten, sowie von den Unterbeamten, Postillonen und Postboten, nicht minder von den Diligence-Unternehmern, Fuhrleuten und Schiffern, die bestehenden Gesetze und Verordnungen zur Aufrechthaltung des Postregals befolgt werden.

De overtredingen welke, door de onderdanen van den eenen Staat begaan, in den anderen Staat ontdekt worden, zullen dadelijk ter kennisse van de betrokkene post-administratie gebragt worden, om naar de wetten van elk land vervolgd te worden.

Defraudationen, welche von Unterthanen des einen Staats ausgegangen und in dem anderen Staat entdeckt worden sind, werden, Behufs Einleitung der Bestrafung nach den Gesetzen eines jeden Landes, sogleich zur Kenntniss der betreffenden Post-Verwaltung gebracht werden.

Titel IV.

Van den doorvoer van geslotene brievenmalen.

Art. 31. De Koninklijk Pruissische post-administratie vergunt, gemeenschappelijk met de Keizerlijk Oostenrijksche post-administratie, en over den afstand van de Nederlandsch-Pruissische grenzen tot Triëst toe, en omgekeerd, den doorvoer van geslotene pakketten met brieven en nieuwspapieren, die tusschen het Koningrijk der Nederlanden en de Nederlandsche Bezittingen in Indië gewisseld worden. De vergoeding welke de Koninklijk Nederlandsche post-administratie voor het vervoer dezer pakketten over den bovengemelden afstand te betalen heeft, wordt voor de brieven op drie zilvergrossen, en voor kruisband-verzendingen, nieuwspapieren en gedrukte stukken op ⅓ zilvergrosse voor elke 15 wigtjes netto gewigt, vastgesteld.

Het benuttigen van den weg over Triëst voor de verzending van deze pakketten met brieven en nieuwspapieren blijft afhankelijk van de schikkingen, door de Koninklijk Nederlandsche post-administratie wegens het verdere vervoer van die pakketten over den afstand tusschen Triëst en Nederlandsch Indie met de betrokkene administratiën te maken.

Art. 32. Wegens den doorvoer der geslotene brievenmalen, welke van de Koninklijk Nederlandsche zijde met de Koninklijk Hannoversche postkantoren, als ook met de postkantoren te Hamburg en te Bremen, door tusschenkomst van de Pruissische pos-

Tit. IV.

Den Transit verschlossener Briefpackete betreffend.

Art. 31. Die Königlich Preussische Post-Verwaltung gestattet, in Gemeinschaft mit der Kaiserlich Oesterreichischen Post-Verwaltung, die Beförderung verschlossener Brief- und Zeitungs-Packete zwischen dem Königreiche der Niederlande und den Niederländischen Besitzungen in Indien, von der Niederländisch-Preussischen Grenze bis Triëst *et vice versa.* Die Vergütung, welche die Königlich Niederländische Post-Verwaltung für den Transit dieser Packete auf obiger Strecke zu leisten hat, wird für Briefe auf 3 Silbergroschen, und für Kreuzband-Sendungen und Drucksachen auf ⅓ Sgr *pro* 15 Grammen Netto-Gewicht festgesetzt.

Die Benutzung der Route über Triëst für die Versendung der gedachten Brief- und Zeitungs-Packete bleibt von der Verständigung abhängig, welche die Königlich Niederländische Post-Verwaltung über die Beförderung dieser Packete zwischen Triëst und Niederländisch Indien mit den betreffenden Behörden herbeizuführen hat.

Art. 32. Ueber den Transit der verschlossenen Brief- etc. Packete, welche Königlich Niederländischer Seits mit Königlich Hannoverschen Post-Anstalten, sowie mit den Post-Aemtern in Hamburg und Bremen, durch Vermittelung der Preussischen Posten,

terijen in dit oogenblik gewisseld worden, mitsgaders wegens de vergoeding daarvoor te geven, zullen zich de betrokkene Duitsche post-administratien met de Pruissische post-administratie verstaan.

Art. 33. De Koninklijk Nederlandsche post-administratie vergunt aan de Koninklijk Pruissische post-administratie den doorvoer van geslotene brievenmalen naar en uit Groot-Britannie en Ierland, als ook naar en uit Amerika, langs den weg over Engeland, tegen eene vergoeding van 10 cents voor elke 15 wigtjes aan brieven, netto gewigt, en van ¼ cent voor elk nommer van een nieuwspapier of voor ieder vel druks.

Art. 34. De doorvoer van geslotene pakketten met brieven en nieuwspapieren tusschen Pruissen en Belgie wordt van de Koninklijk Nederlandsche zijde toegestaan. Omtrent de hiervoor te verstrekken vergoeding zal de Koninklijk Belgische postadministratie zich met de Koninklijk Nederlandsche verstaan.

Titel V.

Vrijdom van port.

Art. 35. De briefwisseling van Z. M. den Koning der Nederlanden en van de leden van het Koninklijk Nederlandsche regerende Huis ter eenre zijde, en die van Z. M. den Koning van Pruissen, van de leden van het Koninklijk Pruississche regerende Huis, en van de regerende Huizen der Staten, welke tot het postgebied der Pruissische administratie behooren, ter andere zijde, worden portvrij verzonden.

Wijders zal de briefwisseling wegens zuivere staatsdienstaangelegenheden tusschen de wederzijdsche autoriteiten, alsmede tusschen de Nederlansche autoriteiten en die van de Staten welke in het postgebied van de Pruissische administratie gelegen

zur Zeit gewechselt werden, im gleichen über die zu leistende Vergütung, werden sich die betreffenden Deutschen Post-Verwaltungen mit der Preussischen Post-Verwaltung verständigen.

Art. 33. Die Königlich Niederländische Post-Verwaltung gestattet der Königlich Preussischen Post-Verwaltung den Transit verschlossener Brief-Packete nach und aus Gross-Britannien und Irland, sowie nach und aus Amerika, auf dem Wege über England, für eine Vergütung von 10 Cents für je 15 Grammen Briefe Netto-Gewicht, und von ¼ Cent für jede Zeitungs-Nummer oder für jeden Druckbogen.

Art. 34. Königlich Niederländischer Seits wird der Transit verschlossener Brief- und Zeitungs-Packete zwischen Preussen und Belgien gestattet. Ueber die zu leistende Vergütung wird sich die Königlich Belgische mit der Königlich Niederländischen Postverwaltung verständigen.

Tit. V.

Portofreiheit.

Art. 35. Die Correspondenz zwischen S. M. dem Könige der Niederlande und den Mitgliedern des Königlich Niederländischen Regentenhauses einerseits, und S. M. dem Könige von Preussen, den Mitgliedern des Königlich-Preussischen Regentenhauses und den Regentenfamilien derjenigen Staaten, welche zu dem Preussischen Post-Verwaltungs-Bezirke gehören, andererseits, wird portofrei befördert.

Ferner wird die Correspondenz in reinen Staats-Dienst-Angelegenheiten zwischen den beiderseitigen Behörden, sowie zwischen den Niederländischen Behörden und den Behörden derjenigen Staaten portofrei befördert werden, welche zu dem Preus-

zijn, portvrij verzonden worden. Iedere dienstbrief, waarvoor op vrijstelling van port aanspraak gemaakt wordt, moet als officiele briefwisseling aangeduid en met het ambtszegel gesloten zijn, als ook op het adres de ambtsbetrekking van den afzender vermelden.

Titel VI.

Van de levering van nieuwspapieren.

Art. 36. De nieuwspapieren en tijdschriften, waarop door de Nederlandsche bij de Pruissische, of door de Pruissische bij de Nederlandsche postkantoren een abonnement genomen wordt, moeten aan de postkantoren die de bestelling doen tot geene hoogere prijzen, dan tot die waarvoor de postkantoren die de bestelling aannemen dezelfde nieuwspapieren en tijdschriften in hun eigen land leveren, in rekening gebragt worden. De wederzijdsche post-administratien zullen aan elkander wederkeerig dienovereenkomstig opgemaakte prijscouranten en opgaven omtrent de verdere voorwaarden van het abonnement mededeelen.

Titel VII.

Van de Estafetten-dienst.

Art. 37. Elke estafette, die van een der beide grens-stations uitgaat en op haren weg een station van de andere administratie bereikt, moet op dat station van paard verwisselen.

De beide post-administratien zullen aan elkander de wederzijdsche tariefsbepalingen voor de verzendingen van estafetten mededeelen, en dienovereenkomstig de kosten der estafetten doen vergoeden. Elke administratie zorgt voor de betaling der door hare postkantoren verzondene estafetten, mits de schuld van het betrokkene postkantoor binnen zes maanden aan

sischen Post-Verwaltungs-Bezirk gehören. Jedes Dienstschreiben, für welches Portofreiheit in Anspruch genommen wird, muss als Official-Sache bezeichnet und mit dem Dienstsiegel verschlossen sein, auch auf der Adresse die Benennung der absendenden Behörde enthalten.

Tit. VI.

Den Zeitungs-Debit betreffend.

Art. 36. Diejenigen Zeitungen und periodischen Schriften, auf welche von Niederländischen bei Preussischen, oder von Preussischen bei Niederländischen Post-Anstalten abonnirt wird, werden den bestellenden Post-Anstalten zu keinem höheren als zu demjenigen Preise geliefert werden, für welche die, die Bestellung ausführenden Post-Anstalten die betreffenden Zeitungen und periodischen Schriften im eigenen Lande absetzen. Hiernach aufgestellte Preis-Verzeichnisse, mit Angabe der Abonnements-Bedingungen, werden die beiderseitigen Post-Verwaltungen sich gegenseitig mittheilen.

Tit. VII.

Den Estafettendienst betreffend.

Art. 37. Jede Estafette, welche von einer der beiden Grenz-Stationen ausgeht und auf ihrem Wege eine jenseitige Station berührt, muss auf dieser Station das Pferd wechseln.

Beide Post-Verwaltungen werden sich die gegenseitigen Tarifsätze für die Estafetten-Beförderung mittheilen, und darnach die Estafetten-Kosten berichtigen lassen. Jede Verwaltung vertritt die Bezahlung der von ihren Post-Anstalten abgesandten Estafetten, doch muss die Schuld der betreffenden Post-Anstalt binnen sechs Monaten der vorgesetzten

de administratie waaronder hetzelve behoort opgegeven worde.

Overigens geschiedt de afrekening wegens de estafetten-kosten tusschen de wederzijdsche grens-postkantoren.

Geene aangifte van geldswaarde wordt wegens verzendingen per estafette toegelaten.

De vergoeding, voor het verlies van een aangeteekenden brief vastgesteld, wordt mede bij het vermissen van eenen brief die per estafette verzonden is verstrekt.

Behörde derselben angezeigt werden.

Die Abrechnung über die Estafetten- etc. Gelder erfolgt zwischen den beiderseitigen Grenz-Post-Anstalten.

Werths-Declarationen dürfen bei Estafetten-Sendungen nicht zugelassen werden.

Für den Verlust einer Estafetten-Sendung wird dieselbe Vergütung geleistet, welche für den Verlust eines recommandirten Briefes festgesetzt worden ist.

Titel VIII.

Slotbepalingen.

Art. 38. De wederzijdsche post-administratien zullen zich met elkander verstaan omtrent hetgeen wegens de verzendingen over en weder tusschen de met elkander in regtstreeksche betrekking gestelde postkantoren in acht te nemen is; omtrent de wijze van expeditie, omtrent den vorm der afrekeningen, en ten aanzien van alle verdere maatregelen die tot de uitvoering van het tegenwoordige verdrag vereischt worden. De bepalingen van de hieromtrent tusschen de beide post-administratien te sluiten overeenkomst kunnen ten allen tijde bij onderling goedvinden gewijzigd worden.

Art. 39. Het tegenwoordige verdrag treedt in werking met den 1sten April 1851, van welken dag af het te Utrecht op den 21sten Junij 1817 geslotene postverdrag ophoudt van kracht te zijn. Hetzelve zal vooreerst tot aan het einde van het jaar 1860, tot welk tijdstip toe het verdrag der Duitsch-Oostenrijksche postvereeniging gesloten is, geldende wezen.

Art. 40. Het bovenstaande verdrag zal worden geratificeerd, en de ratificatiën zullen binnen zes weken te Berlijn uitgewisseld worden.

Tit. VIII.

Schluss-Bestimmungen.

Art. 38. Ueber das bei dem Wechsel-Verkehr zwischen den beiderseitigen Post-Anstalten zu beobachtende Expeditions-Verfahren, über die Spedition, über die Abrechnungsweise, sowie über alle sonstige zur Ausführung des gegenwärtigen Vertrages zu treffende Maassregeln, werden sich die beiderseitigen Post-Verwaltungen verständigen. Die Bestimmungen des hierüber zwischen den beiden Post-Verwaltungen abzuschliessenden Uebereinkommens können in gegenseitigem Einverständnisse zu jeder Zeit geändert werden.

Art. 39. Gegenwärtiger Vertrag tritt mit dem 1sten April 1851, mit welchem Tage der zu Utrecht unterm 21 Juni 1817 abgeschlossene Post-Vertrag erlischt, in Kraft, und soll vorerst bis zum Schlusse des Jahres 1860, bis zu welcher Zeit der Deutsch-Oesterreichische Post-Vereins-Vertrag abgeschlossen worden ist, Gültigkeit haben.

Art. 40. Vorstehender Vertrag wird ratificirt, und sollen die Ratifications-Urkunden innerhalb sechs Wochen zu Berlin ausgewechselt werden.

In oirkonde hiervan hebben de wederzijdsche gevolmagtigden dit verdrag onderteekend en met hunne zegels voorzien.

Aldus gedaan te Berlijn, den 26 Januarij 1851.

SCHIMMELPENNINCK VAN DER OYE.
(*L. S.*)
J. POLS.
(*L. S.*)

Urkundlich haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben unterschrieben und mit ihren Siegeln versehen.

So geschehen zu Berlin, am 26 Januar 1851.

HEINRICH SCHMUECKERT.
(*L. S.*)
LEOPOLD FRIEDRICH.
(*L. S.*)

(Ratifié par S. M. le Roi des Pays-Bas le 24 *et par S. M. le Roi de Prusse le* 10 *Février* 1851. *L'échange des ratifications a eu lieu à Berlin le* 21 *Mars* 1851.)

1851. 13 Févr.

N°. 254. *Arrêté Royal du* 13 *Février* 1851, *par lequel la franchise et l'assimilation mentionnées aux articles* 1 *et* 6 *de la loi du* 8 *Août* 1850 (J. O. n°. 47), *sont accordées aux navires du Grand-Duché de* Mecklenbourg-Schwerin.

[*Traduction.*]

NOUS, GUILLAUME III, ETC., ETC., ETC.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Colonies du 6/12 Février 1851;

Vu le protocole y joint, avec les déclarations échangées à Schwerin, le 25 Janvier dernier;

Et prenant en considération qu'il est constaté par ces actes que le Grand-Duché de Mecklenbourg-Schwerin satisfait aux conditions énoncées à l'article 1er de la loi du 8 Août 1850 (J. O. n°. 47) réglant les intérêts de la navigation Néerlandaise;

Vu ledit article, ainsi que l'art. 6 de la même loi;

Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1. La franchise assurée par l'art. 3, § 1, de la loi du 19 Juin 1845 (J. O. n°. 28) aux navires Néerlandais, est également accordée aux navires du Grand-Duché de Mecklenbourg-Schwerin.

Art. 2. Les mêmes navires sont assimilés aux navires Néerlandais dans les colonies et possessions de ce Royaume en d'autres parties du monde. Cette assimilation ne s'étend pas au cabotage dans les mers des Indes Orientales Néerlandaises.

Nos Ministres des Finances et des Colonies sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au Journal Officiel.

La Haye, le 13 Février 1851.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
VAN BOSSE.

Le Ministre des Colonies,
CH. F. PAHUD.

N°. 255. *Arrêté Royal du* 1 *Mars* 1851 *par lequel la franchise et l'assimilation mentionnées aux articles* 1 *et* 6 *de la loi du* 8 *Août* 1850 (*J. O. n°.* 47), *sont accordées aux navires* Sardes.

1851. 1 Mars.

[*Traduction.*]

Nous, Guillaume III, etc., etc., etc.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Colonies, du 27/28 Février 1851;

Vu la lettre y jointe du Ministre des Affaires Etrangères de S. M. le Roi de Sardaigne, du 25 Janvier dernier;

Et prenant en considération que, d'après cette lettre, la Sardaigne satisfait aux conditions de l'article 1er de la loi du 8 Août 1850 (J. O. n°. 47) réglant les intérêts de la navigation Néerlandaise;

Vu ledit article, ainsi que l'article 6 de la même loi;

Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1. La franchise assurée aux navires Néerlandais par l'art. 3, § 1, de la loi du 19 Juin 1845 (J. O. n°. 28) est également accordée aux navires Sardes.

Art. 2. Dans les colonies et possessions de ce Royaume en d'autres parties du monde les mêmes navires sont assimilés aux navires nationaux. Cette assimilation ne s'étend pas au cabotage dans les mers des Indes Orientales Néerlandaises.

Nos Ministres des Finances et des Colonies sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au Journal Officiel.

La Haye, le 1er Mars 1851.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
Van Bosse.
Le Ministre des Colonies,
Ch. F. Pahud.

N°. 256. *Convention additionnelle au Traité de navigation et de commerce entre les Pays-Bas et la Grande-Bretagne du* 27 *Octobre* 1837, *conclue le* 27 *Mars* 1851.

1851. 27 Mars.

(Journal Officiel, 1851, n°. 22.)

Z. M. de Koning der Nederlanden en H. M. de Koningin van het Vereenigd Koningrijk van Groot-Britannie en Ierland, verlangende verder uit te breiden de wederkeerige voorregten van scheepvaart, toegestaan aan de schepen der beide landen respectivelijk bij het tractaat van

H. M. the King of the Netherlands and H. M. the Queen of the United Kingdom of Great-Britain and Ireland, being desirous of extending further the reciprocal privileges of navigation, conferred on the ships of the two countries respectively by the treaty of commerce and navigation

handel en scheepvaart tusschen Z. M. den Koning der Nederlanden en hare Britannische Majesteit, hetwelk geteekend is te 's Gravenhage op den 27 October 1837, hebben tot hunne gevolmagtigden om ten dien einde eene overeenkomst te sluiten benoemd, te weten:

Z. M. de Koning der Nederlanden, Z. Exc. Jhr. graaf Schimmelpenninck, Minister van Staat, Kommandeur enz. buitengewoon gezant en gevolmagtigden Minister van Z. M. den Koning der Nederlanden bij H. M. de Koningin van Groot-Britannie;

En H. M. de Koningin van het Vereenigd Koningrijk van Groot-Britannie en Ierland, den Hooggeboren Heer Henry John Burggraaf Palmerston, Baron Temple, pair van Ierland, lid van H. M. meest eervollen Geheimen Raad, lid van het Parlement, Ridder Grootkruis enz. en H. Britannische M. voornaamsten Secretaris van Staat voor Buitenlandsche zaken; en den Hoog Edel Gestrengen Heer Henry Labouchère, lid van H. Britannische M. meest eervollen geheimen Raad, lid van het Parlement, en voorzitter der commissie van den Geheimen Raad voor de zaken van handel en kolonien;

Welke, na elkander hunne wederzijdsche volmagten, die in goeden en behoorlijken vorm zijn bevonden, te hebben medegedeeld, overeengekomen zijn, dat voor en in plaats van de artikelen II en III van het bovengemeld tractaat, de volgende artikelen zullen worden gesteld.

Art. 1. Geene tonnen-, haven-, baken-, loods-, quarantaine gelden, of andere soortgelijke of daarmede overeenkomende regten, van welken aard of onder welke benaming ook, zullen in de havens van een der beide landen gelegd worden op de schepen van het ander land, om het even van welke haven of plaats aankomende, welke niet gelijkelijk in dezelfde gevallen op nationale schepen gelegd zullen wor-

between H. M. the King of the Netherlands and H. Britannick M., which was signed at the Hague on the 27[th] of October 1837, have appointed as their plenipotentiaries to conclude a convention for that purpose, that is to say:

H. M. the King of the Netherlands, His Exc. Gerard Count Schimmelpenninck, Minister of State, Commander etc., Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of H. M. the King of the Netherlands at the Court of H. Britannick M.;

And H. M. the Queen of the United Kingdom of Great-Britain and Ireland, the Right Honourable Henry John Viscount Palmerston, Baron Temple, a peer of Ireland, a member of H. Britannick M. most honourable privy council, a member of Parliament, Knight Grand Cross etc., and H. Britannick M. Principal Secretary of State for Foreign affairs; and the Right Honourable Henry Labouchère, member of Her Britannick Majesty's most honourable privy council, a member of Parliament, and president of the committee of privy council for affairs of trade and foreign plantations;

Who, after having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form, have agreed that for and in lieu of the second and third articles of the abovementioned treaty, the following articles shall be substituted.

Art. 1. No duties of tonnage, harbour, lighthouse, pilotage, quarantine, or other similar or corresponding duties of whatever nature or under whatever denomination, shall be imposed in the ports of either country upon the vessels of the other country, from whatever port or place arriving, which shall not be equally imposed in the like cases on national vessels; and in neither country shall any duty, char-

den; en in geen der beide landen zal eenig regt, ongeld, beperking, of verbod gelegd worden op, noch eenige teruggave van regten, premie of korting onthouden worden aan eenige goederen ingevoerd in- of uitgevoerd van zoodanig land, in de schepen van het andere, welke niet gelijkelijk gelegd zal worden op, of onthouden worden aan zoodanige goederen, wanneer dezelve alzoo in- of uitgevoerd worden met nationale schepen.

Art. 2. Alle schepen, die volgens de wetten van Nederland moeten beschouwd worden Nederlandsche schepen te zijn, en alle schepen, die volgens de wetten van Groot-Britannie moeten beschouwd worden Britsche schepen te zijn, zullen, voor zoo ver de toepassing van deze overeenkomst en van het voornoemd tractaat van 27 October 1837 betreft, gehouden worden voor Nederlandsche en Britsche schepen respectivelijk.

Art. 3. Indien eenige wetsbepaling in het vervolg door de wetgeving van een der beide landen mogt worden daargesteld, waardoor een of meerdere der voorregten met betrekking tot handel en scheepvaart, welke respectivelijk bij de Nederlandsche wet van 8 Augustus 1850 en bij de Britsche acte van Parlement van 12 en 13 Victoria, Cap. 29, worden toegestaan, mogten worden ingetrokken; alsdan en in zoodanig geval zal het elke der hooge contracterende partijen vrijstaan om de tegenwoordige overeenkomst te doen ophouden, mits aan de andere zes weken te voren van derzelver verlangen dienaangaande kennis te geven.

Art. 4. De tegenwoordige overeenkomst zal worden beschouwd als bijvoegsel tot het voornoemd tractaat van 27 October 1837, en zal van gelijken duur zijn als evengemeld tractaat, tenzij in het geval bij het voorgaande artikel 3 voorzien.

Dezelve zal worden bekrachtigd en de bekrachtigingen zullen worden uit-

ge, restriction, or prohibition be imposed upon, nor any drawback, bounty, or allowance be withheld from any goods imported into, or exported from such country, in vessels of the other, which shall not be equally imposed upon, or withheld from such goods when so imported or exported in national vessels.

Art. 2. All vessels which according to the laws of the Netherlands are to be deemed Netherland vessels, and all vessels, which according to the laws of Great-Britain are to be deemed British vessels, shall for the purposes of this convention and of the said treaty of the 27th. of October 1837, be deemed Netherland vessels and British vessels respectively.

Art. 3. If any act should hereafter be passed by the legislature of either country, by which any of the privileges in regard to navigation and commerce, which are respectively conceded by the Netherland law of the 8th of August 1850, and by the British Act of Parliament of the 12th and 13th Victoria, Cap. 29, should be withdrawn, then and in such case either of the high contracting parties shall be at liberty to terminate the present convention, on giving to the other six weeks notice of it's wish to that effect.

Art. 4. The present convention shall be considered as additional to the abovementioned treaty of the 27th of October 1837, and shall have the same duration as that treaty, unless in the case provided for by article 3 preceding.

It shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged at London,

gewisseld te Londen, zoodra mogelijk, binnen den tijd van vier weken van af den dag van derzelver onderteekening.

In oorkonde waarvan de wederzijdsche gevolmagtigden dezelve hebben onderteekend en het zegel hunner wapenen daarop gesteld.

Gedaan te Londen, den 27 Maart, in het jaar onzes Heeren 1851.

(*L. S.*) G. SCHIMMELPENNINCK.
(*L. S.*) PALMERSTON.
(*L. S.*) HENRY LABOUCHÈRE.

as soon as may be, within the space of four weeks from the date of its signature.

In witness whereof the respective plenipotentiaries have signed the same, and have affixed thereto the seals of their arms.

Done at London, the 27th day of March in the year of our Lord 1851.

(*L. S.*) G. SCHIMMELPENNINCK.
(*L. S.*) PALMERSTON.
(*L. S.*) HENRY LABOUCHÈRE.

(*Ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas le* 9 *et par S. M. la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande le* 5 *Avril* 1851. *L'échange des actes de ratification a eu lieu le* 16 *Avril* 1851 *à Londres.*)

1851.
24 Avril.

N°. 257. *Convention entre les Pays-Bas et la Belgique, modifiant le Règlement relatif à la navigation du Canal de Terneuzen du* 20 *Mai* 1843, *signée le* 24 *Avril* 1851.

(Journal Officiel 1851, n°. 88.)

S. M. le Roi des Pays-Bas et S. M. le Roi des Belges, ayant jugé utile de modifier par une convention spéciale l'art. 22 du règlement relatif à la navigation sur le canal de Terneuzen du 20 Mai 1843, interdisant la navigation à vapeur sur ce canal, ont nommé à cet effet pour Leurs plénipotentiaires savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur Herman van Sonsbeeck, Chevalier, etc., Son Ministre des Affaires Etrangères;

et S. M. le Roi des Belges, le lieutenant-général baron Willmar, Commandeur, etc., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près la Cour des Pays-Bas;

lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. La navigation à vapeur sera désormais permise sur le canal de Terneuzen, mais exclusivement avec des bateaux à hélices.

Art. 2. Les bateaux à vapeur ne pourront toutefois naviguer avec une vitesse supérieure à douze kilomètres à l'heure. Chacune des hautes parties contractantes fixera dans chaque cas particulier tel maximum de vitesse au-dessous de la limite susmentionnée, qu'elle croira convenir sur la partie du canal de Terneuzen appartenant à son territoire.

Art. 3. Pour pouvoir faire naviguer sur le canal un ou plusieurs bateaux de l'espèce, il faut au préalable en avoir demandé et obtenu concession de l'un et de l'autre gouvernement.

Les demandes en concession devront désigner expressément les bateaux que les demandeurs se proposent de faire naviguer sur le canal, et faire con-

naître spécialement le maximum du tirant d'eau et le diamètre des hélices de ces bateaux, ainsi que la nature des transports auxquels ils sont destinés.

Aucun bateau à vapeur ne pourra être employé à un autre service sur le canal, que celui pour lequel l'autorisation aura été accordée, si ce n'est en vertu d'une nouvelle concession demandée et obtenue à cet effet des deux gouvernements.

Art. 4. Les dispositions actuellement existantes ou à introduire par la suite dans l'un et l'autre pays, par rapport à l'établissement et à la surveillance des chaudières et machines à vapeur, seront applicables aux machines et appareils moteurs des bateaux à vapeur admis à naviguer sur le canal.

Art. 5. La partie des bateaux où se trouveront la machine et les appareils moteurs, devra être séparée du reste des bateaux par des cloisons en planches, solidement établies et entièrement revêtues de feuilles de tôle d'un millimètre d'épaisseur et posées à recouvrement.

Art. 6. Le pont des bateaux devra être garni de gardes-corps ou bastingues, d'une hauteur suffisante pour la sûreté des passagers.

Art. 7. Les bateaux devront être munis d'un canot de sauvetage, dont la longueur et la largeur ne pourront respectivement être de moins de 4 mètres et de 1 mètre 60 cent.

Il y aura à bord une bouée de sauvetage en liège, du poids de dix à quinze kilogrammes, suspendue à l'arrière, et une hâche en bon état à portée du timonier.

Il y aura également dans chaque bateau une boîte fumigatoire pour qu'on puisse au besoin administrer des secours aux personnes qui seraient retirées de l'eau en état d'asphyxie. Cette boîte devra être conforme à celles qui sont employées pour l'administration des secours publics aux asphyxiés.

Art. 8. Les bateaux seront pourvus de deux ancres et de cordes d'amarre suffisantes.

Ces ancres devront constamment être disposées pour être, au besoin, mouillées immédiatement.

Art. 9. Il devra y avoir en tout temps, à bord des bateaux, un registre dont toutes les pages seront cotées et paraphées par le commissaire royal dans la province de Zélande ou par le gouverneur de la province de la Flandre Orientale, et sur lequel les passagers auront la faculté de consigner leurs observations, en ce qui concerne la marche du bateau, les avaries ou accidents quelconques et la conduite de l'équipage.

Ce registre devra être présenté aux autorités provinciales et communales, aux agents du waterstaat et des ponts et chaussées, chargés du service du canal de Terneuzen, chaque fois qu'ils le demanderont.

Art. 10. Il y aura toujours à bord de chaque bateau:

1°. un capitaine;

2°. des hommes d'équipage en nombre suffisant;

3°. un mécanicien;

4°. un ou plusieurs chauffeurs.

Art. 11. Le capitaine est responsable du maintien du bon ordre et de la police à bord de son bateau.

Art. 12. Le mécanicien est chargé de la surveillance et de la conduite de l'appareil moteur; il veillera notamment avec le plus grand soin à ce que l'alimentation des chaudières se fasse bien et compense à chaque in-

stant la dépense de la vapeur et toutes les pertes d'eau, afin qu'en aucun cas les parois des chaudières ne puissent rougir. Il dirigera les chauffeurs.

Le mécanicien et les chauffeurs devront, chacun en ce qui le concerne, observer, pour la conduite des machines et celle du feu, toutes les mesures de précaution prescrites par les lois et règlements sur la matière.

Art. 13. Tout embarquement et débarquement de voyageurs se fera au moyen d'un petit pont jeté du bateau sur le quai et garni de rampes des deux côtés.

L'usage de simples planches est formellement interdit.

Art. 14. Les capitaines devront ralentir la marche des bateaux au passage des ponts mobiles, à l'approche des écluses, et lorsqu'ils passeront soit près de bateaux ou de trains stationnant ou garés ou en marche, soit à proximité de travaux en cours d'exécution sur le canal.

Ils seront tenus de se conformer à ce que les agents chargés du service du canal leur prescriront dans l'intérêt soit de la conservation du canal, soit de la navigation en général.

Art. 15. Les capitaines feront sonner la cloche à l'approche des ponts, des écluses et des ports de débarquement, ainsi que de tous les endroits où la rencontre de deux bateaux pourrait occasionner des accidents.

Art. 16. Toutes les fois que, durant le trajet, le capitaine du bateau à vapeur aura à prendre ou à débarquer des voyageurs ou des marchandises, il devra faire cesser entièrement le jeu des hélices.

Art. 17. Lorsqu'un bateau à vapeur rencontrera des bateaux tirés par des hommes ou des chevaux, il devra prendre le bord opposé au chemin de halage.

Art. 18. Il est expressément défendu, sous quelque prétexte et dans quelque but que ce soit, de surcharger les soupapes de sûreté et de faire fonctionner la machine sous une pression supérieure à celle qui est indiquée dans l'acte de concession ou dans le procès-verbal de vérification des chaudières.

Il est en outre défendu de faire marcher les bateaux avec une plus grande vitesse que celle fixée par l'acte de concession.

Art. 19. Au moment du départ et de l'arrivée des bateaux à vapeur, les fonctionnaires chargés de la police pourront se faire présenter le registre prescrit par l'article 9. Ils s'assureront de la présence à bord du capitaine, du mécanicien et des chauffeurs.

Art. 20. Les propriétaires de bateaux à vapeur devront, lorsqu'ils en seront requis, suspendre leur service pour que l'autorité fasse les visites qu'elle jugerait nécessaires dans l'intérêt de la sûreté publique.

Art. 21. Les deux gouvernements se réservent la faculté de retirer la concession, à raison des accidents causés ou des imprudences habituellement commises par le capitaine, l'équipage ou le propriétaire d'un bateau à vapeur, comme aussi lorsque le capitaine et l'équipage ne se conforment pas aux règlements à établir pour s'assurer que le maximum de vitesse fixé par la concession n'est pas dépassé; en outre le capitaine, l'équipage et le propriétaire, s'ils contreviennent aux dispositions de la présente convention, seront punis d'une amende qui ne pourra excéder cent florins, ni être moindre de dix florins, ou d'un emprisonnement d'un jour au moins et de quatorze jours au plus, ou enfin d'une amende et d'un emprisonnement réunis, mais qui ne pourront respectivement excéder le maximum qui vient d'être indiqué, pour autant toutefois que les lois ou

les règlements en vigueur n'aient pas déterminé d'autres peines qui soient spécialement applicables.

Art. 22. Les contraventions seront constatées par les employés préposés à la police et à la surveillance du canal, par la gendarmerie et la maréchaussée et par les agents locaux. Leurs procès-verbaux devront être rédigés sous l'obligation du serment qu'ils ont prêté en entrant en fonctions, ou bien affirmés dans les 48 heures, devant l'autorité communale dans le ressort de laquelle la contravention aura été constatée. Dès-lors, ces procès-verbaux feront foi jusqu'à la preuve contraire.

Les autorités locales des communes riveraines du canal, la gendarmerie et la maréchaussée, et tous autres officiers de la force publique seront tenus, étant à ce requis, de prêter main forte pour l'exécution des dispositions contenues dans la présente convention.

Art. 23. Sauf les modifications portées par les dispositions qui précèdent à l'art. 22 du règlement relatif à la navigation du canal de Terneuzen, convenu à Anvers le 20 Mai 1843, toutes les dispositions du règlement prémentionné resteront obligatoires et continueront à ressortir leur plein et entier effet.

Art. 24. La présente convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées à la Haye, dans l'espace de deux mois ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à la Haye, en double original, le 24 Avril de l'an de grâce 1851.

VAN SONSBEECK. (*L. S.*) WILLMAR. (*L. S.*)

(*Ratifiée par LL MM. le Roi des Pays-Bas et le Roi des Belges le* 22 *Juin* 1851. *L'échange des actes de ratification a eu lieu à la Haye le* 11 *Juillet* 1851.)

N°. 258. *Convention pour la suppression des péages sur la navigation de la Meuse mixte, entre les Pays-Bas et la Belgique, conclue le* 8 *Mai* 1851. 1851. 8 Mai.

(Journal Officiel 1851, no. 132.)

Leurs Majestés le Roi des Pays-Bas et le Roi des Belges, désirant, à mesure que la possibilité en est reconnue, affranchir la Meuse des charges qui la grèvent, ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur Arnold Adolphe baron Bentinck, Ministre d'Etat, Son Chambellan et Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près S. M. le Roi des Belges, Commandeur, etc.

et S. M. le Roi des Belges, le sieur Constant d'Hoffschmidt de Resteigne, Son Ministre des Affaires Etrangères, Chevalier, etc.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pouvoirs et les avoir trouvés en due forme, sont convenus de ce qui suit:

Art. 1. Les droits de navigation établis sur la partie de la Meuse formant la limite entre les Pays-Bas et la Belgique, et qui sont réglés

par l'article 3 de la convention du 20 Mai 1843, cesseront d'être perçus à partir du 1er Juillet 1851.

Art. 2. Ces droits ne pourront être rétablis que six mois après la dénonciation de la présente convention, dont les ratifications seront échangées à Bruxelles, dans le délai de six semaines ou plus tôt, si faire se peut.

Fait à Bruxelles, en double original, le 8 Mai 1851.

BENTINCK. (*L. S.*) C. D'HOFFSCHMIDT. (*L. S.*)

PROTOCOLE ADDITIONNEL *à la Convention du* 8 *Mai* 1851 *relative à la navigation de la Meuse mixte.*

Les circonstances n'ayant pas permis aux chambres législatives des deux pays de délibérer sur la convention du 8 Mai 1851 en temps utile pour que l'échange des ratifications et la mise à exécution de la convention pussent avoir lieu aux époques respectivement fixées à cet effet, les plénipotentiaires de Leurs Majestés le Roi des Pays-Bas et le Roi des Belges se sont réunis aujourd'hui et sont convenus de ce qui suit:

Les termes fixés pour l'échange des ratifications de la convention du 8 Mai 1851 et pour l'entrée en vigueur de cet arrangement sont respectivement prorogés de deux mois.

Fait à Bruxelles, en double original, le 30 Juin 1851.

BENTINCK. C. D'HOFFSCHMIDT.

1851. 9 Mai.

N°. 259. *Arrêté Royal du* 9 *Mai* 1851, *par lequel la franchise et l'assimilation mentionnées aux articles* 1 et 6 *de la loi du* 8 *Août* 1850 (*J. O. n°.* 47) *sont accordées aux navires du Royaume Uni de* la Grande-Bretagne et d'Irlande.

(*Traduction.*)

NOUS, GUILLAUME III, ETC., ETC., ETC.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Colonies du 2/8 Mai 1851;

Vu la convention relative à l'assimilation des pavillons Néerlandais et Britanniques, du 27 Mars dernier, dont les actes de ratification ont été échangés à Londres le 16 Avril dernier;

Et prenant en considération que le Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande satisfait aux conditions énoncées à l'article 1er de la loi du 8 Août 1850 (J. O. n°. 47) réglant les intérêts de la navigation Néerlandaise;

Vu ledit article ainsi que l'art. 6 de la même loi;

Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1. La franchise assurée aux navires Néerlandais par l'art. 3, § 1, de la loi du 19 Juin 1845 (J. O. n°. 28) est également accordée aux navires du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

Art. 2. Dans les colonies et possessions de ce Royaume en d'autres parties du monde ces mêmes navires sont assimilés aux navires nationaux. Cette assimilation ne s'étend pas au cabotage dans les mers des Indes Orientales Néerlandaises.

Nos Ministres des Finances et des Colonies sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Journal Officiel.*

Donné au Loo, le 9 Mai 1851.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
VAN BOSSE.
Le Ministre des Colonies,
CH. F. PAHUD.

N°. 260. *Convention additionnelle au Traité de commerce et de navigation entre les Pays-Bas et la Grèce, du* 10/22 *Février* 1843, *conclue le* 18/30 *Juin* 1851.

1851. 18/30 Juin.

(Journal Officiel 1851, n°. 122.)

S. M. le Roi des Pays-Bas, d'une part, et S. M. le Roi de Grèce, d'autre part, dans le but d'étendre encore les relations de commerce et de navigation existant déjà entre Leurs Etats, ayant jugé utile de conclure une convention additionnelle au traité de commerce et de navigation du 10/22 Février 1843, ont muni, à cet effet, de Leurs pleins-pouvoirs:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur C. C. Travers, Son Consul-Général en Grèce, Chevalier, etc.,

et S. M. le Roi de Grèce, le sieur Pierre Delijanni, Membre de la Chambre des Députés, Chevalier, etc.;

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Les deux hautes parties contractantes consentent à ce que les avantages accordés par les articles 6 et 7 du traité du 10/22 Février 1843 aux navires respectifs, lors de la navigation directe entre les deux Royaumes, soient également appliqués aux navires Néerlandais qui d'un port, non situé dans le Royaume des Pays-Bas, arrivent dans un port Grec, et aux navires Grecs qui d'un port, non situé dans le Royaume de la Grèce, arrivent dans un port Néerlandais, comme aussi réciproquement aux navires sous pavillon Néerlandais ou Grec qui partent d'un port de l'autre Etat pour se rendre dans un port étranger.

Art. 2. Il est également convenu que le traitement à l'égal de la nation la plus favorisée, stipulé par les articles 2 et 11 du même traité, sera remplacé, pour tous les rapports qui y sont mentionnés, par le traitement à l'égal des nationaux, de sorte que, sous tous ces rapports, on sera assimilé de part et d'autre aux nationaux.

Art. 3. S. M. le Roi des Pays-Bas s'engage à accorder le traitement sur le pied des bâtiments nationaux aux bâtiments Grecs et leurs importations et exportations, dans les colonies et autres possessions des Pays-Bas hors de l'Europe. Toutefois le cabotage des Indes Néerlandaises demeure réservé au pavillon national.

En retour S. M. le Roi de la Grèce s'engage à ne point percevoir sur les produits des colonies Néerlandaises un droit plus élevé que celui imposé aux produits exotiques similaires d'autre provenance, et à ne point grever les produits de l'Asie, de l'Amérique, de l'Afrique et de l'Australie, importés des ports Néerlandais, d'un droit plus fort que le droit imposé sur ces mêmes produits importés d'un autre port quelconque.

Art. 4. En conséquence des dispositions de l'article premier ci-dessus, le second alinea de l'article septième y mentionné ne trouve plus d'application, aussi longtemps que la présente convention sera en vigueur.

Art. 5. La présente convention aura la même durée que le traité du 10/22 Février 1843, auquel elle se rapporte, et les ratifications en seront échangées à Athènes dans les trois mois à dater de la signature, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs des deux hautes parties contractantes ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Athènes, le 18/30 Juin de l'an de grâce 1851.

C. C. TRAVERS. (*L. S.*)

P. DELIJANNI. (*L. S.*)

1851. 24 Juin.

N°. 261. *Traité de commerce et de navigation entre les Pays-Bas et la Sardaigne, conclu le 24 Juin 1851.*

(Journal Officiel, 1851, n°. 123.)

Au nom de la très Sainte et Indivisible Trinité.

S. M. le Roi des Pays-Bas et S. M. le Roi de Sardaigne, désirant donner aux relations commerciales entre les pays que la Providence a placés sous Leur tutelle, tout le développement dont elles sont susceptibles, et persuadés qu'un but aussi utile ne saurait être atteint qu'en faisant disparaître tous les obstacles qui peuvent entraver le commerce et la navigation, ont résolu d'assurer réciproquement par un traité, dans toute leur étendue et dans toutes leurs conséquences, à leurs populations, les bienfaits dérivant des actes législatifs, adoptés l'un dans les Pays-Bas, le 8 Août 1850, et l'autre en Sardaigne, le 6 Juillet de la même année, pour l'abolition des droits différentiels, et ont nommé à cet effet Leurs plénipotentiaires, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur Herman van Sonsbeeck, Chevalier etc., Son Ministre des Affaires Etrangères, et

S. M. le Roi de Sardaigne, le comte Albert Lupi de Moirano de Montalto, Commandeur etc, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près de S. M. le Roi des Pays-Bas;

lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Il y aura liberté réciproque de commerce entre tous les Etats des hautes parties contractantes; et les sujets de chacune d'elles, dans toute l'extension des territoires de l'autre, jouiront des mêmes droits, priviléges, libertés, faveurs, immunités et exemptions, en matière de commerce, dont jouissent ou jouiront les nationaux.

Art. 2. Toutes les marchandises et objets de commerce, soit productions du sol ou de l'industrie du Royaume de Sardaigne, soit de tout autre pays, dont l'importation dans les ports du Royaume des Pays-Bas, ses colonies et possessions, est ou sera légalement permise sur des bâtiments Néerlandais, pourront également y être importés sur des bâtiments Sardes, sans être assujettis à d'autres ou à de plus forts droits, de quelque dénomination que ce soit, que si les mêmes marchandises ou productions avaient été importées sur des bâtiments Néerlandais; et réciproquement, toutes les marchandises et objets de commerce, soit productions du sol ou de l'industrie du Royaume des Pays-Bas, ses colonies et possessions, soit de tout autre pays, dont l'importation dans le Royaume de Sardaigne est ou sera légalement permise sur des bâtiments Sardes, pourront également y être importés sur des bâtiments Néerlandais, sans être assujettis à d'autres ou à de plus forts droits, de quelque dénomination que ce soit, que si les mêmes marchandises ou productions avaient été importées sur des bâtiments Sardes.

Cette égalité de traitement réciproque sera appliquée indistinctement, soit que ces marchandises arrivent directement de l'endroit de production, soit qu'elles arrivent d'un autre endroit quelconque.

D'ailleurs il est entendu que les produits des colonies Néerlandaises ne seront pas imposés plus fortement dans le Royaume de Sardaigne que les produits similaires d'une autre provenance, et que les produits exotiques importés d'un port Néerlandais dans un port Sarde, ne seront pas imposés plus fortement que les mêmes produits importés d'un autre port quelconque.

Art. 3. La même égalité de traitement réciproque aura lieu pour tout ce qui a trait aux exportations et transits, sans distinction de provenance ou de destination, et pour tout ce qui a égard aux primes, facilités et restitutions de droits que la législation des deux pays a établis ou pourrait établir par la suite.

Art. 4. S. M. le Roi des Pays-Bas prend l'engagement, que le commerce des sujets Sardes dans les Etats Néerlandais ne subisse aucune interruption, ou ne puisse en aucune manière être atteint par le fait de quelque monopole, contrat ou privilége exclusif de vente ou d'achat quelconque, de manière à ce que les sujets Sardes aient faculté pleine et entière de vendre et d'acheter partout où il leur plaira, et en toutes formes jugées les plus convenables par le vendeur et l'acheteur, et sans être obligés de subir aucune conséquence de quelque monopole, contrat ou privilége exclusif de vente ou d'achat; à l'exception toutefois des monopoles actuellement existants dans les colonies et possessions Néerlandaises aux Indes Orientales, par rapport à l'importation et à la vente de l'opium et du sel, et sauf le contrat existant entre le Gouvernement et la société dite Nederlandsche Handelmaatschappij, relatif au transport et à la vente des produits coloniaux, la propriété du Gouvernement des Pays Bas; et S. M. le Roi de Sardaigne s'engage à ce que semblable affranchissement de toute gêne relative aux ventes ou achats soit garanti aux sujets Néerlandais dans les Etats Sardes, à l'exception des monopoles actuels de la Couronne, de tabac, de sel, de poudre, de plombs de chasse et de guerre, et de cartes à jouer.

Art. 5. Aucun droit de tonnage, de port, de phare, de pilotage, de quarantaine ou autres droits semblables ou équivalents, de quelque nature ou sous quelque dénomination que ce soit, perçu au nom ou au profit du Gouvernement, de fonctionnaires publics, de communes, corporations ou établissements quelconques, ne sera imposé dans les ports

de chacun des deux pays sur les navires de l'autre nation, arrivant d'un port ou endroit quelconque, qui ne sera pas également imposé en pareil cas sur les navires nationaux; et dans chacun des deux pays aucun droit, charge, restriction ou prohibition ne sera imposé, ni aucun remboursement de droit, prime ou avantage ne sera refusé à aucune marchandise importée dans, ou exportée de ces mêmes pays, sur des navires de l'autre, qui ne soit également imposé sur ces mêmes marchandises, ou refusé à ces mêmes marchandises, importées ou exportées sur des navires nationaux.

Art. 6. Seront complètement affranchis des droits de tonnage et d'expédition:

1°. les navires qui, entrés sur lest de quelque lieu que ce soit, repartiront sur lest;

2°. les navires qui, passant d'un port de l'un des deux Etats dans un ou plusieurs ports du même Etat, soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison, soit pour y composer ou compléter leur chargement, justifieront avoir déjà acquitté ces droits;

3°. les navires qui, entrés avec chargement dans un port, soit volontairement, soit en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait des opérations de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opérations de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement de l'équipage, et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

Art. 7. Tous les navires qui d'après les lois du Royaume des Pays-Bas sont considérés comme navires Néerlandais et tous les navires qui d'après les lois du Royaume de Sardaigne sont considérés comme navires Sardes, seront, quant aux effets du présent traité, déclarés respectivement navires Néerlandais et Sardes.

Art. 8. En tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et déchargement dans les ports, bassins, docks, rades, hâvres ou rivières des deux Etats, il ne sera accordé aucun privilége aux navires nationaux, qui ne le soit également à ceux de l'autre Etat; la volonté des parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, les bâtiments respectifs soient traités sur le pied d'une parfaite réciprocité.

Art. 9. Les bâtiments de l'un des deux Etats pourront décharger en totalité leur cargaison dans un des ports des Etats de l'autre haute partie contractante, ou décharger une partie de leur cargaison dans un port et se rendre ensuite avec le reste dans les autres ports du même Etat, ou ailleurs, selon que le capitaine, propriétaire ou telle autre personne qui serait dûment autorisée dans le port à agir dans l'intérêt du bâtiment ou de la cargaison, le jugera convenable.

Art. 10. Il est expressément entendu que les articles précédents ne sont pas applicables, ni à la pêche, ni au commerce de cabotage, que chaque partie contractante se réserve à elle-même et réglera d'après ses propres lois.

Art. 11. S'il arrivait que quelque vaisseau de guerre ou navire marchand de l'un des deux Etats fit naufrage sur les côtes de l'autre, ce bâtiment, ou ses parties ou débris, ses agrès et tous les objets qui y appartiendront, ainsi que tous les effets et marchandises qui en auront été sauvés, ou le

produit de leur vente, en seront fidèlement rendus aux propriétaires ou à leurs ayants-droit, sur leur réclamation. Dans le cas où ceux-ci se trouveraient absents, les dits objets, marchandises, ou leurs produits, seront consignés, ainsi que tous les papiers trouvés à bord de ce bâtiment, au consul Néerlandais ou Sarde dans le district duquel le naufrage aura eu lieu, et il ne sera exigé, soit du consul, soit des propriétaires ou ayants-droit, que le payement des dépenses pour la conservation de la propriété, ainsi que les droits de sauvetage qui seraient également payés en pareille circonstance, par un bâtiment national. Les marchandises et effets sauvés du naufrage ne seront assujettis aux droits établis qu'autant qu'ils seraient déclarés pour la consommation.

Art. 12. La Sardaigne accorde au Royaume des Pays-Bas les réductions de douane stipulées entre la Sardaigne et la Belgique, par le traité conclu avec cette puissance à Turin, le 24 Janvier 1851, et qui se trouvent spécifiées dans le tableau *A*, annexé au présent traité; les réductions de douane accordées à la France, par la convention du 20 Mai 1851, sur les tissus de soie et sur les livres, — et en outre, pour les fromages de Hollande, une réduction d'un quart du chiffre actuel du tarif.

En compensation les Pays-Bas accordent au Royaume de Sardaigne les diminutions du droit d'entrée qui ont été concédées respectivement à la France et au Royaume des Deux Siciles, par les traités signés par les Pays-Bas avec ces puisssances, le 25 Juillet 1840 et le 17 Novembre 1847, sur le vin et sur les huiles d'olive, et qui se trouvent spécifiées dans le tableau *B*, également annexé au présent traité, et en outre une diminution du quart du chiffre actuel sur les fruits confits au sucre, sur les succades, sur le vermicel et autres pâtes analogues.

Les réductions des droits de douane sur les articles mentionnés dans ces tableaux *A* et *B*, seront censées avoir pris cours à dater du 1er Juin 1851, et le surplus du droit qui aurait été perçu depuis cette époque sera restitué.

Art. 13. En tout ce qui concerne les droits de douane et de navigation, les deux hautes parties contractantes s'obligent et s'engagent à ce que tout privilége, faveur ou immunité que chacune d'elles viendra à accorder à tout autre Etat, sera aussi et à l'instant étendu à leurs sujets respectifs, gratuitement si la concession en faveur de l'autre Etat est gratuite, ou en donnant une compensation, autant que possible de valeur et effet équivalent, à fixer de commun accord, si la concession est conditionnelle.

Il en sera de même pour les faveurs ou immunités que les hautes parties contractantes pourraient accorder à tout autre Etat, quant au transport de marchandises sur les chemins de fer établis ou à établir dans les Etats respectifs.

Art. 14. Les agents consulaires Néerlandais dans les Etats Sardes jouiront de tous les priviléges, exemptions et immunités dont jouissent les agents de même qualité de la nation la plus favorisée; il en sera de même dans les Pays-Bas pour les agents consulaires de Sardaigne.

Art. 15. Les consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer soit à bord, soit dans leur pays, les matelots qui auraient déserté des bâtiments de leur nation dans un des ports de l'autre.

A cet effet ils s'adresseront par écrit aux autorités locales compétentes, et justifieront par l'exhibition en original ou en copie, dûment certifiée, des registres du bâtiment ou du rôle d'équipage, ou par d'autres documents

officiels, que les individus qu'ils réclament faisaient partie du dit équipage. Sur cette demande, ainsi justifiée, il leur sera donné toute aide pour la recherche et l'arrestation des dits déserteurs, qui seront même détenus et gardés dans les maisons d'arrêt du pays, à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans le délai de deux mois, à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

Il est entendu que les marins, sujets de l'autre partie, seront exceptés de la présente disposition, à moins qu'ils ne soient naturalisés citoyens de l'autre pays.

Si le déserteur avait commis quelque délit, il ne sera mis à la disposition du consul qu'après que le tribunal qui a droit d'en connaître, ait rendu son jugement, et que celui-ci ait eu son effet.

Art. 16. Les sujets de chacune des hautes parties contractantes pourront disposer librement par testament, donation ou autrement, de tous les biens qu'ils auraient pu acquérir et posséder légalement dans les Etats de l'autre, et ceux qui les représentent d'après les lois, quoique sujets de l'autre partie contractante, pourront hériter de ces propriétés, soit par testament, soit ab intestato, et ils pourront, dans les termes fixés par la loi, en prendre possession par eux-mêmes ou par des personnes agissant en leur nom; ils en disposeront à leur gré, sans être assujettis à des retenues ou à des impositions autres ou plus fortes que celles établies ou à établir dans ces cas ou circonstances sur les nationaux.

Dans le cas d'absence des héritiers, on devra suivre la même règle qui en semblable cas est prescrite à l'égard des propriétés des natifs du pays, jusqu'à ce que les ayants-droit aient fait les arrangements nécessaires pour en prendre possession.

Si des contestations s'élevaient entre les divers postulants au sujet du droit qu'ils auraient à ces propriétés, elles devront être résolues par les juges, suivant les lois du pays où les propriétés sont situées, et sans autre appel que celui prévu par les mêmes lois.

Art. 17. Les sujets de l'une des hautes parties contractantes, résidant dans les Etats de l'autre, seront respectivement libres de régler comme les nationaux leurs affaires par eux-mêmes, ou de les confier aux soins de toute autre personne, telles que courtiers, facteurs, agents ou interprêtes; ils ne pourront être contraints dans leur choix, et ils ne seront tenus à payer aucun salaire ni aucune rétribution à ceux qu'ils n'auront pas jugé à propos d'employer à cet effet; étant absolument facultatif aux vendeurs et acheteurs de contracter ensemble leur marché, et de fixer le prix de toutes denrées ou marchandises, importées ou destinées à l'exportation, sous la condition de se conformer aux règlements et aux lois du pays.

Art. 18. Les stipulations du présent traité remplaceront celles du traité conclu à Turin entre les hautes parties contractantes le 24 Janvier 1842.

Le présent traité sera en vigueur pendant douze ans, à compter de la date de l'échange des ratifications, et au-delà de ce terme, jusqu'à l'expiration de douze mois après que l'une des deux parties contractantes aura annoncé à l'autre son intention de le faire cesser; chacune des parties se réservant le droit de faire à l'autre une telle déclaration au bout des douze ans susmentionnés ou à toute date ultérieure.

Art. 19. Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront

échangées à la Haye, le plus tôt possible, dans l'espace de deux mois, à compter du jour de la signature.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à la Haye, le 24 Juin, de l'an de grâce 1851.

Van Sonsbeeck. (*L. S.*)

De Montalto. (*L. S.*)

Tableau *A.*

Les marchandises suivantes, originaires des Pays-Bas et importées dans les Etats Sardes, sans distinction du pavillon sous lequel cette importation a lieu, ni du port d'où les marchandises arrivent, jouiront, à l'entrée dans ces Etats, des réductions de droits ci-après indiquées:

Zinc, en plaques, en barres ou en saumons (toutenagues), zinc laminé, réduction de moitié des droits actuels.

Cuivre, en pains, en rosettes, en fonds de chaudière, en plaque, cuivre ouvré et non ferré, même réduction.

Fers, fonte ouvrée simple, coussinets pour chemins de fer, fr. 8.00 au lieu de fr. 15.00 les 100 kilogrammes. Fonte, garnie d'autres métaux, fr. 12.00 au lieu de fr. 25.00. Fer de première fabrication, rails, fr. 10.00 au lieu de fr. 16.00; de seconde fabrication fr. 15.00 au lieu de fr. 30.00; garni d'autres métaux, fr. 20.00 au lieu de fr. 40.00; ancres, canons, fr. 10.00 au lieu de fr. 20.00; instruments propres aux arts mécaniques, fr. 12.50 au lieu de fr. 25.00; clous de toute espèce, chevilles etc. fr. 12.50 au lieu de fr. 25.00 et de fr. 70.00; machines et mécaniques, fr. 5.00 au lieu de fr. 10.00; faux, faucilles ou serpettes, fers à repasser, etc. fr. 12.50 au lieu de fr. 25.00; enclumes, massues, socs de charrue, fr. 10.00 au lieu de fr. 20.00; ressorts de voitures et similaires, fr. 30.00 au lieu de fr. 60.00; vis de fer de toute espèce, fr. 12.50 au lieu de fr. 25.00; fils de fer, fr. 10.00 au lieu de fr. 20.00 par 200 kilogrammes.

Armes, blanches de toute espèce, réduction de moitié; canons de fusils de chasse, fr. 1.00 au lieu de fr. 2.00 la pièce; canons de pistolets, fr. 0.35 au lieu de fr. 0.75 la pièce.

Verres et cristaux, miroirs de toute dimension non montés, fr. 25.00 au lieu de fr. 60.00 les 100 kilogrammes; cristaux de toute espèce, fr. 15.00 au lieu de fr. 40.00 par 100 kilogrammes; glaces et verres à vitre, fr. 15.00 au lieu de fr. 25.00 par 100 kilogrammes; verre ouvré de toute espèce, fr. 15.00 au lieu de fr. 18.00 par 100 kilogrammes; bouteilles d'un litre et au-dessus, demi-bouteilles, dame-jeannes sans distinction de capacité, bouteilles nommeés fiaschi, réduction de moitié.

Porcelaine, en couleur ou dorée, fr. 30 00 au lieu de fr. 50.00; blanche, fr. 25.00 par 100 kilogrammes; poterie de terre ordinaire, fr. 3.00 au lieu de fr. 4.00 par 100 kilogrammes; faïence en ouvrages divers, blanche fr. 8.00 au lieu de fr. 12.00; peinte, dorée ou coloriée fr. 12.00 au lieu de fr. 20.00.

Papier, de pâte, de couleur et blanc de toute qualité, fr. 30.00 au lieu de fr. 50.00 les 100 kilogrammes; colorié ou doré, fr. 40.00 au lieu de fr. 65 00; imprimé, dessiné ou peint, pour tenture, fr. 50.00 au lieu de fr. 100.00; brouillard, fr. 20.00 au lieu de fr. 50.00; grossier pour envelopper, fr. 10.00 au lieu de fr. 20.00.

Livres, en feuilles ou brochés, fr. 30.00 au lieu de fr. 50.00 par 100 kilogrammes; reliés en carton etc. fr. 60.00 au lieu de fr. 100.00.

Sucre raffiné, de toute espèce, fr. 25.00 au lieu de fr. 45.00 les 100 kilogrammes.

Cuirs et peaux préparés, fr. 66.66 au lieu de fr. 100.00; peaux chamoisées, fr. 75.00 au lieu de fr. 150.00.

Fils de laine ou de poil quelconque, blancs ou naturels, fr. 0.60 au lieu de fr. 1.10 le kilogramme; teints fr. 0.80 au lieu de fr. 1.60.

Tissus de laine, foulés et drapés ou non, de la valeur de fr. 10.00 par mêtre, et au dessus, y compris les similaires, tels que casimirs etc., fr. 3.00 le kilogramme, au lieu de fr. 3.30, avec suppression des 10°/₀ à la valeur; de moins de fr. 10.00 par mêtre, fr. 2.00 au lieu de fr. 4.50.

Tapis et couvertures de bourre de laine, lambeaux et lisières de drap, fr. 1.00 au lieu de fr. 2.00 le kilogramme; de toute autre qualité, fr. 1.00 au lieu de fr. 3.00.

Lin, teillé ou peigné, réduction de moitié.

Fil de lin et de chanvre de toute qualité, même réduction.

Tissus de lin ou de chanvre, écrus ou blanchis, même mélangés de coton ou de laine, croisés ou autrement ouvragés, écrus, blanchis ou mélangés de blanc, même réduction.

Dentelles de toutes qualités, même réduction.

Fils de coton, inférieur au n°. 20, fr. 0.20 au lieu de fr. 0.90; du n°. 20 au no. 40, fr. 0.40 au lieu de fr. 0.90; du n°. 40 au n°. 60; fr. 0.60 au lieu de fr. 0.75; d'un numéro supérieur fr. 0.75.

Retords de toute qualité fr. 0.75 au lieu de fr. 1.20; blanchis ou teints de toute qualité, fr. 0.80 au lieu de fr. 1.80.

Tissus de coton, même mélangés de fil ou de laine, unis, croisés ou autrement ouvragés, écrus, blanchis, en couleur ou teints, imprimés etc., réduction de moitié.

Morue, réduction de 25 pct.

Le droit à la sortie sur les marchandises suivantes, dirigées des Etats Sardes vers les Pays-Bas, sera réduit, savoir:

celui sur les *soies grèges* à fr. 1.50;

celui sur les *peaux brutes d'agneaux* à fr. 15.00;

sur les *peaux de chevraux*, à fr. 30.00.

Tableau *B*.

Les marchandises suivantes, originaires des Etats Sardes et importées dans les Pays-Bas, sans distinction du pavillon sous lequel cette importation a lieu, ni du port d'où les marchandises arrivent, jouiront, à l'entrée dans ce Royaume, des réductions de droits ci-après indiquées:

les droits actuellement existants dans les colonies Néerlandaises des Indes Orientales sur les vins Sardes, soit en cercles, soit en bouteilles, sont réduits de moitié;

les vins de Sardaigne, en cercles, sont affranchis de tout droit de douane à l'entrée dans les ports Néerlandais en Europe, et les droits actuels sont réduits de trois cinquièmes pour les vins en bouteilles;

les huiles d'olive jouissent d'une réduction de cinquante cents sur le droit établi par le tarif de douane.

(Ratifié par S. M. le Roi des Pays-Bas le 24 Août et par S. M. le Roi de Sardaigne le 14 Juillet 1851. L'échange des ratifications s'est fait le 25 Août 1851.)

N°. 262. *Convention entre les Pays-Bas et la Prusse pour la répression des fraudes en matière des droits d'entrée, de sortie et d'accises, conclue le* 11 *Juillet* 1851.

1851. 11 Juill.

(Journal Officiel, 1852, n°. 53.)

S. M. le Roi des Pays-Bas, d'une part, et S. M. le Roi de Prusse, d'autre part, voulant prendre des mesures réciproques pour réprimer efficacement la fraude en matière des droits d'entrée, de sortie et accises, qui pourra se commettre sur les frontières limitrophes de leurs Etats respectifs, ont nommé à cet effet pour Leurs plénipotentiaires, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur Iman Boeije, Son Conseiller d'Etat en service extraordinaire, Commandeur, etc.

S. M. le Roi de Prusse, le sieur George Helmentag, Directeur provincial des contributions indirectes et Conseiller intime supérieur des finances à Cologne, Chevalier, etc.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs et les avoir trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Les parties contractantes s'engagent mutuellement à prévenir et à réprimer de commun accord la fraude sur leurs frontières limitrophes par tous les moyens convenables et compatibles avec leur organisation administrative et leur législation respective.

Art. 2. Cet engagement s'applique non seulement aux marchandises étrangères non-acquittées, c'est-à-dire qui transitent soit directement, soit par entrepôts, à travers le territoire de l'une des parties contractantes, en destination de l'autre, mais aussi aux marchandises étrangères acquittées et aux marchandises indigènes (marchandises de libre trafic), qui sont passibles de droits d'entrée à leur importation de l'un Etat dans l'autre, ou dont l'entrée y est prohibée.

Art. 3. Il ne sera toléré sur le territoire réservé de l'un des Etats contractants aucun dépôt de marchandises ou autre établissement de l'espèce, à l'égard desquels il y aurait lieu de soupçonner qu'ils sont destinés à alimenter la fraude en objets imposés ou prohibés dans l'autre Etat.

Les dépôts de marchandises étrangères non-acquittées ne seront autorisés dans le territoire réservé, que dans les localités où il existe un bureau de douanes, et ils seront placés sous la clef et sous la surveillance des agents des douanes.

Si l'on ne pouvait pas, dans certains cas, mettre ces dépôts sous clef, on recourra à des mesures de surveillance spéciale, offrant les meilleures garanties possibles.

Dans le rayon des douanes, les approvisionnements de marchandises étrangères acquittées ou de marchandises indigènes (marchandises de libre trafic), ne pourront excéder les besoins du commerce licite, c'est-à-dire les besoins du commerce pour la consommation locale du pays où ils existent. Le café ne pourra se trouver dans aucun emballage fait dans le but manifeste d'en opérer le transport frauduleux.

S'il y avait lieu de soupçonner que ces approvisionnements sont hors de proportion avec les besoins du commerce dont il s'agit, et qu'ils ont été formés en vue de la fraude, les dépôts seront soumis de la part des agents des douanes, dans les limites de la loi, à une surveillance spéciale propre à empêcher qu'ils ne servent à alimenter le commerce interlope.

Art. 4. Chacune des parties contractantes s'engage à faire surveiller sur son territoire les sujets de l'autre partie qui seront soupçonnés de se livrer à la fraude.

En conséquence les sujets de l'une des parties qui seront rencontrés sur le territoire de l'autre, transportant des marchandises sans justification légale, seront arrêtés par les agents des douanes et des contributions, et poursuivis conformément aux lois du pays où l'arrestation a lieu. Si cette justification est faite valablement, les employés les escorteront jusqu'à ce que l'exportation déclarée soit consommée selon les dispositions de la présente convention.

S'ils ne sont pas porteurs de marchandises, mais s'ils sont dépourvus de passeport régulier, et s'ils sont soupçonnés de se livrer à la fraude, ils seront conduits devant l'autorité locale compétente qui les fera ramener à la frontière, conformément aux lois du pays.

Art. 5. Tout transport de marchandises, y compris les marchandises étrangères acquittées et celles indigènes (marchandises de libre trafic) passant de l'un des Etats contractants dans l'autre, ne pourra avoir lieu qu'après le lever et avant le coucher du soleil par les bureaux et routes désignés pour l'exportation, et sera couvert du document requis par la loi pour circuler dans le territoire réservé. Ce document indiquera la route à suivre pour arriver au bureau correspondant de l'autre Etat, et énoncera le délai accordé pour atteindre la frontière. Ce délai ne pourra pas excéder le temps fixé en général par les règlements en vigueur pour les transports.

Art. 6. Tout transport de marchandises circulant sur le territoire réservé ou destiné à l'exportation, devant d'après la législation Prussienne être couvert de documents de douanes pour justifier cette circulation ou exportation, et semblable disposition n'étant pas généralement prescrite par la loi de douanes Néerlandaise, les hautes parties contractantes sont convenues qu'à titre de réciprocité il sera dérogé aux dispositions des articles 143 et 161 de la loi génerale des Pays-Bas du 26 Août 1822, en ce qui concerne le café, de telle manière que l'exportation de cette denrée par la frontière limitrophe de la Prusse, ainsi que la circulation intérieure de cette denrée sur le même territoire, dans les limites déterminées à l'art. 177 de la loi précitée, devra, pour les quantités dépassant quatre livres des Pays-Bas, être couverte d'un passavant, lequel, après que la déclaration en sera faite suivant l'article 120 de la même loi, sera délivré par le receveur le plus prochain du lieu de l'enlèvement, et indiquera, outre la quantité à transporter, le lieu de la destination intérieure ou le bureau d'exportation, la route à suivre, ainsi que le délai en déans duquel le transport ou l'exportation devra être effectué.

Tout transport non justifié de la manière prescrite sera saisi par les employés des douanes, et les peines prononcées par les lois des Pays-Bas contre l'exportation ou la tentative d'exportation frauduleuse y seront applicables.

Art. 7. L'administration des Pays-Bas ne permettra la sortie, par la frontière limitrophe de la Prusse, des marchandises étrangères non acquittées ou de marchandises indigènes pour lesquelles il y a décharge ou remboursement des droits de douanes ou d'accises, que par les bureaux et les routes de douanes (heerbanen) désignés dans l'annexe A.

De même l'administration Prussienne ne permettra la sortie par la frontière limitrophe des Pays-Bas, des marchandises étrangères non acquittées ou des marchandises indigènes pour lesquelles il y a décharge ou rem-

boursement des droits de douanes ou d'accises, que par les bureaux et les routes de douanes (Zollstrassen) désignés dans l'annexe B.

Le transport de ces marchandises, à partir du bureau de sortie jusqu'à la frontière, et dans la direction du bureau d'entrée correspondant, ne pourra de part et d'autre se faire que par les routes autorisées à cet effet et qui débouchent sur les routes de douanes (heerbanen) (Zollstrassen) des bureaux d'entrée.

Les marchandises dont parlent les deux premiers alinéas du présent article seront convoyées par un ou plusieurs employés du dernier bureau de sortie de l'Etat d'où elles viennent, jusqu'au premier bureau de douanes dans l'autre Etat.

Les documents relatifs à ces marchandises seront remis à l'employé convoyeur, qui les rapportera immédiatement au bureau de sortie, revêtus du visa des employés du bureau d'entrée correspondant.

Ces transports ne pourront, à moins de force majeure, s'arrêter entre le dernier bureau à la sortie et le territoire étranger; l'exportation devra s'effectuer sans retard, et la marchandise ne pourra rétrograder que si, à raison des attributions du bureau d'entrée correspondant dans l'autre Etat, elle ne pouvait pas y être admise à l'entrée.

Dans ce cas, cette circonstance sera constatée par le receveur de ce bureau sur les mêmes documents, et la marchandise sera immédiatement réexportée sous le convoi des mêmes employés de l'un Etat, auxquels il sera adjoint jusqu'à la frontière un ou plusieurs employés de l'Etat où elle n'a pu être admise.

Quand le transport se fait par le Rhin, l'escorte des marchandises du dernier bureau de sortie de l'un Etat jusqu'au premier bureau d'entrée de l'autre Etat pourra être remplacée par l'apposition sans frais pour le commerce de plombs ou de scellés sur les collis ou sur le bateau, ou bien par le maintien de ceux qui s'y trouvent déjà appliqués.

Ces plombs ou scellés ne pourront être enlevés que par les employés au premier bureau d'entrée de l'autre Etat, qui renverront sans délai et munis de leur visa, les documents au dernier bureau de sortie.

Art. 8. Les administrations des douanes des deux pays se communiqueront le tableau indiquant les attributions des bureaux d'entrée et de sortie correspondants sur la frontière limitrophe.

Si une déclaration à la sortie était faite pour une quantité ou une espèce de marchandises autres que celles qui pourraient être admises au bureau d'entrée correspondant, le receveur du bureau de sortie en fera l'observation au déclarant, et si celui-ci persiste à vouloir lever l'expédition, ce receveur en préviendra immédiatement son collègue du bureau d'entrée correspondant.

Art. 9. L'établissement ou le maintien, malgré la défense de l'administration des douanes, de dépôts et approvisionnements mentionnés à l'article 3, les infractions aux mesures de surveillance prescrites et le transport des marchandises destinées à l'exportation de l'un Etat dans l'autre, sans les documents mentionnés aux articles 5 et 7, après le coucher et avant le lever du soleil, ou par d'autres routes que celles désignées dans ces documents, ou en dehors du délai qui y est fixé, seront punis conformément aux lois en vigueur dans l'Etat où l'infraction a été commise.

Si, hors les cas de force majeure, l'exportation des marchandises dont parle le 4e alinéa de l'article 7 était différée nonobstant l'invitation des

employés convoyeurs, la saisie en sera provisoirement déclarée, et l'exportation subséquente ne pourra avoir lieu que du consentement du fonctionnaire supérieur du bureau de sortie.

Art. 10. Les fonctionnaires et employés des contributions indirectes et de douanes, et les autres autorités compétentes dans les deux Etats se prêteront mutuellement et en toute circonstance l'appui réclamé pour l'exécution des mesures légales propres à prévenir, constater et punir les contraventions des douanes, tentées ou consommées au préjudice de l'un ou de l'autre de ces Etats.

Par contravention de douanes on entend non seulement la fraude des droits d'entrée, de sortie ou de transit, établis dans les Etats contractants, mais aussi les infractions aux prohibitions d'entrée, de sortie ou de transit existant dans chaque Etat et à la prohibition des objets dont ces Etats se sont réservés le monopole, tels que, par rapport à la Prusse, le sel et les cartes à jouer.

Il est entendu que cette prohibition des marchandises, objets d'un monopole, cessera ses effets lorsque le Gouvernement de l'Etat intéressé jugera convenable d'autoriser l'entrée de ces marchandises sous certaines conditions.

Art. 11. Les fonctionnaires et employés désignés à l'article précédent sont tenus, sans qu'il soit nécessaire de les y inviter spécialement, d'user de tous les moyens légaux propres à prévenir, constater ou punir les contraventions de douanes tentées ou commises au préjudice de l'un ou de l'autre des Etats contractants et de se communiquer réciproquement ce qu'ils auront appris à cet égard.

Art. 12. En cas de poursuite de fraudeurs ou de recherche de traces de fraude, les fonctionnaires et employés désignés ci-dessus sont expressément autorisés à pénétrer à la frontière limitrophe sur le territoire de l'autre Etat, afin d'avertir les fonctionnaires ou employés de cet Etat, lesquels devront sur le champ prendre les mesures légales nécessaires pour constater et faire punir la contravention de douanes commise ou tentée.

Ils seront tenus aussi de signaler réciproquement dans le délai le plus court les tentatives et les faits de fraude qu'ils sauraient avoir lieu au préjudice de l'autre Etat.

Il sera ouvert à cette fin, dans chaque poste de surveillance sur les frontières limitrophes, un registre dans lequel ces communications seront inscrites.

Si les renseignements reçus révèlent l'existence de dépôts de marchandises destinées à alimenter la fraude dans l'autre Etat, de promptes investigations seront faites, et le résultat de ces investigations, de même que les mesures prescrites seront immédiatement communiqués aux fonctionnaires ou employés de l'Etat intéressé.

Art. 13. Le concours des fonctionnaires des deux Etats pour la découverte ou la répression des contraventions de douanes, mentionné à l'article 10, consiste notamment à réunir les divers éléments de preuve de la fraude pratiquée ou tentée, afin d'en faciliter la poursuite par l'autorité judiciaire du pays où elle a été commise.

Comme conséquence de ce principe, les fonctionnaires et employés des douanes et des contributions indirectes de l'un des Etats pourront être appelés à déposer des circonstances de la fraude à la réquisition de leurs chefs, faite de la part des fonctionnaires compétents de l'autre Etat, soit devant ces fonctionnaires, soit devant l'autorité de l'Etat auquel ils appartiennent.

Art. 14. Les bureaux frontières des douanes se communiqueront réciproquement chaque semaine un extrait des registres de douanes, certifié exact par le receveur, et faisant connaître l'espèce et la quantité des marchandises étrangères non acquittées passées en transit, et des marchandises indigènes pour lesquelles il a été accordé décharge ou remboursement des droits de douane ou d'accises à la sortie.

Quant aux marchandises étrangères acquittées et aux marchandises indigènes (marchandises de libre trafic) autres que celles désignées ci-dessus, passant d'un Etat dans l'autre, les fonctionnaires et employés des douanes de chaque bureau de frontière auront respectivement la faculté de prendre au bureau correspondant de l'autre Etat, inspection des registres des documents de transport et d'exportation.

Art. 15. Les hautes parties contractantes s'engagent à se concerter sur un régime d'importation, d'exportation et de transit par le chemin de fer qui sera établi entre les deux pays, offrant toutes les garanties désirables contre la fraude, de manière que les articles 5 et 7 (4me alinéa) et 14 (1er alinéa) ne soient pas applicables aux marchandises importées, exportées ou transitant par ce railway, et présentant les mêmes facilités au service international qui sont accordées au chemin de fer entre la Prusse et la Belgique.

Art. 16. Pour mieux assurer l'efficacité des mesures convenues par les dispositions qui précèdent, les fonctionnaires supérieurs des douanes dans les deux Etats contractants seront invités à entretenir des relations mutuelles de bon voisinage et à se réunir de temps à autre pour se communiquer leurs observations et renseignements sur les mouvements de la fraude, et se concerter sur les mesures à prendre pour la réprimer.

Art. 17. Il sera loisible à chacun des États qui font ou feront partie de l'association douanière Allemande, d'adhérer aux dispositions de la présente convention.

Art. 18. La présente convention sera mise à exécution un mois après l'échange des ratifications, et restera en vigueur jusqu'à la fin de l'an mil huit cent soixante six; et si, six mois avant l'expiration de ce terme, ni l'une ni l'autre des hautes parties contractantes n'annonce par une déclaration officielle son intention d'en faire cesser l'effet, la convention sera maintenue pendant un an au-delà de ce terme, et ainsi de suite d'année en année.

Art. 19. La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à la Haye, dans l'espace de six mois à dater du jour de sa signature, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé cette convention et y ont apposé leurs cachets.

Arrêtée et faite en double à la Haye, le 11 Juillet 1851.

Boeye. Helmentag.
(*L. S.*) (*L. S.*)

A. ETAT

A.

ETAT *des bureaux de douanes des Pays-Bas, situés à la frontière de la Prusse, qui sont ouverts au transit et à l'exportation avec décharge des droits, indiquant en même temps les routes autorisées et les bureaux correspondants.*

Désignation des provinces.	Désignation des bureaux.	Attributions.	Routes autorisées.	Bureaux correspondants de la Prusse.
le Limbourg.	Vaals.	Exportation avec décharge de l'accise (1); transit (2).	La route de Maastricht à Aix la Chapelle.	Le Neben-Zoll-Amt de 1re classe à *Vaalser quartier.*
	Sittard.	Transit.	La route de Sittard à Geilenkirchen.	Le Neben-Zoll-Amt de 1re classe à *Wehr.*
	Posterholt.	Transit de chaux, non éteinte, exportation de sel avec décharge concessionnée spécialement à la veuve Thijssen, saunière à Roermond.	La route de Roermond par Kapel, Melik et Odilienberg à Hensberg.	Le Neben-Zoll-Amt de 2me classe à *Karken.*
	Roermond.	Exportation avec décharge de l'accise, transit.	La route de Roermond par Herkenbosch et Kivit à Wassenberg.	Le Neben-Zoll-Amt de 2me classe, et Ansage-Amt à *Rothenbach* et *Wassenberg* (Haupt-Zoll-Amt.)
	Kivit.	Transit.		
	Swalmen.	Transit.	La route de Roermond par Swalmen à Bruggen.	Le Neben-Zoll-Amt de 2 classe à *Swalmen.*
	Tegelen.	Transit.	La route par Steijl à Kaldenkirchen.	Le Neben-Zoll-Amt de 2me classe à *Heijdenent.*
	Venlo.	Exportation sous décharge de l'accise.	Les routes à Kaldenkirchen par Straelen à Geldern.	Le Neben-Zoll-Amt de 2me classe et Ansage-Amt à *Schwanenhaus* et *Kaldenkirchen*(Haupt-Zoll-Amt.) Le Neben-Zoll-Amt de 1re classe à *Dammerbruck.*
	La barrière de Cologne (Lindenboom) près de Venlo.	Transit.	La route de Venlo à Kaldenkirchen.	Le Neben-Zoll-Amt de 2me classe et Ansage-Amt à *Schwanenhaus* et *Kaldenkirchen* (Haupt-Zoll-Amt.)
	La barrière de Wesel (Veendahl) près de Venlo.	Transit.	La route de Venlo par Straelen à Geldern.	Le Neben-Zoll-Amt de 1re classe à *Dammerbruck.*
	Arcen.	Transit.	La route par Straelen à Kempen.	Le Neben-Zoll-Amt de 2me classe à *Lingsfort.*
	Well.	Transit.	La route à Weeze.	—
	Hekkens.	Transit.	La route par Grunewald à Cleve.	Le Neben-Zoll-Amt de 1re classe à *Grunewald.*

(1) Sous le terme général « *Exportations sous décharge de l'accise* » ne sont pas comprises les exportations des boissons fortes, du savon et de la tourbe, qui exigent une mention spéciale.

(2) Le transit est général à la seule exception du sel.

Désignation des provinces.	Désignation des bureaux.	Attributions.	Routes autorisées.	Bureaux correspondants de la Prusse.
la Gueldre.	Beek.	Exportation sous décharge de l'accise; transit.	La route par Wyler à Cleve.	Le Neben-Zoll-Amt de 1re classe et Ansage-Amt à *Wyler* et *Cranenburg* (Haupt-Zoll-Amt.)
	Lobith.	Exportation sous décharge de l'accise, avec inclusion des boissons fortes, du savon et de la tourbe, et à l'exclusion du sel. Transit avec inclusion du sel.	La digue de Spijk et le Rhin.	Le Ansage-Amt à *Spijker-Fähre* et *Emmerich* (Haupt-Zoll-Amt.)
	Babberik.	Exportation sous décharge de l'accise avec inclusion des boissons fortes et du savon, et à l'exclusion du sel, transit.	La route d'Arnhem à Emmerich.	Le Neben-Zoll-Amt de 1re classe et Ansage-Amt *Elten* et *Emmerich* (Haupt-Zoll-Amt.)
	's Heerenberg.	Exportation sous décharge de l'accise, transit.	La route par Bergerdijk à Emmerich.	Le Neben-Zoll-Amt de 2me classe et Ansage-Amt à *'s Heerenbergerbruck* et *Emmerich* (Haupt-Zoll-Amt.)
	Kijfhutte.	Transit de fils de coton non tors et non teints.	La route d'Aalten à Bochold.	Le Neben-Zoll-Amt de 2me classe à *Kreuz-Kapelle* et à *Suderwijck* et *Bocholt* et *Anholt* (Neben-Zoll-Aemter de 1re classe.)
	Kotten.	Transit des objets non soumis à l'accise.	La route de Winterswijk à Borken.	Le Neben-Zoll-Amt de 2me classe à *Kotten*.
	Holterhoek.	Transit des objets non soumis à l'accise.	La route de Groenlo et d'Eibergen à Coesfeld.	Le Neben-Zoll-Amt de 1re classe à *Vreden*.
	Oldenkotte.	Exportation sous décharge de l'accise du vin et du sucre, transit.	La route de Groenlo et d'Eibergen à Coesfeld.	Les Neben-Zoll-Aemter de 2me classe et Ansage-Amt à *Oldenkotte* et à *Zwillbroek* et *Vreden* (Neben-Zoll-Amt de 1re classe.)
l'Overyssel.	Glanebrugge.	Exportation sous décharge de l'accise avec inclusion du savon et à l'exclusion du sel et du sucre (1).	La route d'Enschedé à Munster.	Le Neben-Zoll-Amt de 2me classe et Ansage-Amt à *Glanerbruck* et *Gronau* (Neben-Zoll-Amt de 1re classe.)

(1) Néanmoins l'exportation de sucre sous décharge de l'accise pourra avoir lieu par ce bureau, sur une autorisation spéciale du Directeur, qui devra être renouvelée pour chaque expédition.

B.

ETAT *des bureaux de douanes de la Prusse situés sur les frontières des Pays-Bas, qui sont ouverts au transit ou à l'exportation, avec décharge des droits, indiquant en même temps les routes autorisées et les bureaux correspondants.*

Désignation des provinces.	Désignation des bureaux.	Attributions.	Routes autorisées.	Bureaux correspondants dans les Pays-Bas.
Province Rhénane.	Aix-la-Chapelle, bureau principal.	Attributions illimitées.	La route de Maastricht à Aix-la-Chapelle par le bureau de Vaalser-quartier.	*Vaals.*
	Wassenberg, bureau principal.	Attributions illimitées.	La route de Roermond à Wassenberg par le bureau de Rothenbach.	*Kitit.*
	Kaldenkirchen, bureau principal.	Attributions illimitées.	La route de Venlo à Kaldenkirchen par le bureau de Schwanenhaus.	La barrière de Cologne, (Lindenboom près de *Venlo.*)
	Cranenburg, bureau principal.	Attributions illimitées.	La route de Nimègue à Cranenburg par le bureau de Wyler, passant par le bureau de Beek.	*Beek.*
	Emmerich, bureau principal.	Attributions illimitées.	*a.* (Sur le Rhin) la route de Nimègue et d'Arnhem à Emmerich par le bureau de Spyker Fähre.	*Lobith.*
			b. (Par terre) la route d'Arnhem à Emmerich par le bureau d'Elten.	*Babberik.*
Province de Westphalie.	Vredenburg, bureau de 1re classe.	Transit par les bureaux principaux d'Emmerich, de Wesel, de Coesfeld, de Rheine et de Munster; et exportation avec décharge des droits sur des objets indigènes et sur des tissus de coton fabriqués de fils étrangers.	La route de Zutphen à Vreden par les bureaux de Zwillbrock et d'Oldenkotte.	*Holterhoek et Oldenkotte.*
	Gronau, bureau de 1re classe.	Transit par les diligences royales, et exportation avec décharge des droits sur des tissus de coton fabriqués de fils étrangers.	La route de Zwolle et Deventer à Gronau par le bureau de Glanebrugge.	*Glanebrugge.*

(Ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas le 14 *Mars* 1852, *et par S. M. le Roi de Prusse le* 17 *Septembre* 1851. *L'échange des ratifications a eu lieu à Berlin le* 1 *Avril* 1852.

N°. 263. *Convention entre les Pays-Bas et la Prusse pour l'établissement d'un chemin de fer de jonction entre les voies ferrées des deux pays, conclue le* 18 *Juillet* 1851.

1851. 18 Juillet.

(Journal Officiel, 1852, n°. 54.)

S. M. le Roi des Pays-Bas et S. M. le Roi de Prusse, animés du désir d'assurer à leurs sujets les avantages qui résultent de l'établissement d'un chemin de fer destiné à joindre les voies ferrées des deux Etats, ont nommé des plénipotentiaires pour conclure une convention à ce sujet, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas le sieur Alexandre Charles Jacques baron Schimmelpenninck van der Oye, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près S. M. le Roi de Prusse; et le sieur Léopold Jean Antoine van der Kun. Son Inspecteur du Waterstaat du Royaume des Pays-Bas; et

S. M. le Roi de Prusse, le sieur Charles Gustave de le Coq, Son Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère des Affaires Etrangères; et le sieur Auguste Louis baron de Reck, Son Conseiller intime des Finances,

lesquels sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement Prussien déclarent être mutuellement disposés à concéder et à favoriser l'établissement d'une voie ferrée qui, afin de réunir directement le chemin de fer de Cologne à Minden à celui existant déjà dans les Pays-Bas d'Arnhem à Amsterdam, devra être construite dans la direction de Wesel et d'Emmerich, en partant de la station d'Oberhausen sur le chemin de fer de Cologne à Minden.

Le point de jonction à la frontière reste fixé, comme il a été arrêté dans le procès-verbal, annexé à la présente convention, et dressé le 10 et le 18 Février 1846 par les commissaires désignés à cet effet (1).

Le Gouvernement Prussien imposera à la société concessionnaire du chemin de fer d'Oberhausen jusqu'à la frontière, l'obligation de terminer la construction de la ligne sur le territoire Prussien dans l'espace de trois années, à partir de l'époque où la concession aura été accordée.

Le Gouvernement Néerlandais obligera la société concessionnaire du chemin de fer Néerlandais Rhénan d'achever la construction du chemin de fer d'Arnhem jusqu'à la frontière dans l'espace de trois années à partir de l'échange des ratifications de la présente convention.

Ce terme est fixé dans la supposition que la construction du chemin de fer d'Oberhausen à la frontière sera achevée vers la même époque.

Art. 2. La largeur de voie ordinaire des chemins de fer Prussiens de 4′ 8½″ Anglais, mesurés entre les rails, sera adoptée sur la ligne d'Arnhem à Oberhausen.

En considération des avantages importants que l'on peut attendre pour les communications d'une largeur de voie uniforme sur les lignes Néerlandaise et Prussienne, le Gouvernement des Pays-Bas s'engage aussi à faire rétrécir à la largeur précitée la voie plus large sur le chemin de fer d'Amsterdam à Arnhem, ou bien de faire établir sur ce chemin une seconde voie de la dite largeur, de manière qu'après l'achèvement de la ligne d'Arnhem jusqu'à Oberhausen, on trouve sur toute la ligne entre Amsterdam et

---

(1) Par le procès-verbal du 10 et 18 Février 1846 le point de jonction avait été fixé à une distance de 90 Aunes, mesure des Pays-Bas, au Nord du poteau de délimitation Néerlandais, sur la route de Didam à Elten.

Oberhausen une égale largeur de voie de 4', $8\frac{1}{2}''$ Anglais, mesurés entre les rails.

Le Gouvernement des Pays-Bas imposera également l'obligation d'adopter cette même largeur de voie, à la société concessionnaire du chemin de fer qui, en partant de Rotterdam, viendra se joindre à Utrecht au chemin de fer d'Amsterdam à Arnhem.

Comme l'intention est de faire passer les moyens de transport d'un chemin de fer à l'autre, les hautes parties contractantes veilleront à ce que la construction de la route et des moyens de transport soit exécutée autant que possible d'après les mêmes principes.

Le Gouvernement Néerlandais aura surtout soin qu'à l'ouverture du chemin de fer d'Arnhem à Oberhausen les moyens de transport des chemins de fer Prussiens puissent aller jusqu'à Amsterdam et à Rotterdam, et que les moyens de transport de la société Néerlandaise Rhénane puissent également passer sur les chemins de fer de la Prusse.

Art. 3. Les deux Gouvernements auront soin de faire rédiger les règlements de police pour les chemins de fer entre Amsterdam, Rotterdam et Oberhausen, autant que possible d'après les mêmes principes, et de faire organiser l'exploitation, autant que faire se pourra, d'une manière uniforme.

Art. 4. Les deux Gouvernements aviseront aux moyens de fixer le nombre et les heures de départ des convois de la manière la plus convenable, et se réservent à cet effet d'exercer l'influence nécessaire pour déterminer ou changer, s'il y a lieu, les heures de départ et d'arrivée. Ils se chargent de faire régler le service sur ces chemins de fer, de manière que les convois entre Amsterdam, Rotterdam et Oberhausen, dans la direction d'Amsterdam et de Rotterdam vers Oberhausen et vice-versa, correspondent, autant que les intérêts des communications l'exigeront, aux convois du chemin de fer de Cologne à Minden, dans la direction de Cologne et dans celle de Minden.

A cet effet le Gouvernement Prussien prendra des mesures pour faire arrêter, sur le chemin de Cologne à Minden, les convois de voyageurs comme ceux de marchandises, à la station d'Oberhausen, afin d'y déposer les voyageurs et les marchandises destinées pour les Pays-Bas, ou d'y recevoir les voyageurs et les marchandises venant des Pays-Bas et devant aller plus loin, soit dans la direction de Cologne, soit dans celle de Minden.

Art. 5. Les hautes parties contractantes emploieront leurs soins pour que, sur les deux chemins de fer, pour tout trafic dépassant la frontière, il soit adopté un tarif aussi modique et aussi uniforme que possible.

Sur toute cette ligne il ne pourra être fait de différence entre les sujets des deux Etats, quant au mode et au prix du transport et au temps de l'expédition. Les voyageurs et les marchandises passant de l'un des deux Etats dans l'autre, ne pourront être traités moins favorablement que ceux qui sortent des Etats respectifs, ou y circulent à l'intérieur, tant en ce qui regarde les prix de transport que le temps de l'expédition.

Art. 6. Pour favoriser autant que possible l'exploitation du chemin de fer précité, on accordera aux marchandises et aux effets transportés sur ce chemin toutes les facilités concernant les formalités d'expédition en douane, compatibles avec les lois douanières des deux Etats, y compris spécialement celles qui sont déjà accordées ou qui seront accordées par la suite, par rapport aux formalités de l'expédition en douane à tout autre chemin de fer traversant la frontière.

Art. 7. Les hautes parties contractantes sont convenues d'imposer à la société chargée de l'exploitation du chemin de fer entre Arnhem et Emmerich, l'obligation de transporter gratuitement par chaque convoi, dont le départ régulier est réglé par les affiches, les voitures de la poste, avec les employés chargés du service de la poste, et les lettres transportées. Elles chercheront également à régler l'exploitation sur le chemin de fer d'Amsterdam et de Rotterdam à Oberhausen d'après les besoins de la poste des deux pays.

Du reste, les obligations que le § 36 de la loi Prussienne du 3 Novembre 1838 impose aux sociétés des chemins de fer, seront maintenues pour la partie de la ligne située sur territoire Prussien, depuis la frontière jusqu'à Emmerich.

Art. 8. Les deux sociétés concessionnaires du chemin de fer entre Arnhem et Oberhausen seront libres de s'entendre au sujet de l'exploitation de la ligne entre Arnhem et Emmerich.

En cas de pareil accord, qui reste soumis à l'approbation des hautes parties contractantes, celles-ci se réservent de s'entendre ultérieurement par rapport à cette exploitation, moyennant de simples déclarations ministérielles.

Si les deux sociétés concessionnaires ne tombent pas d'accord à ce sujet, les deux Gouvernements fixeront les conditions auxquelles l'exploitation de la ligne entre Arnhem et Emmerich devra avoir lieu, et auxquelles les sociétés concessionnaires auront à se soumettre.

Art. 9. La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Berlin, dans l'espace de six mois à compter du jour de la signature ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les susdits plénipotentiaires l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Berlin, le 18 Juillet 1851.

Schimmelpenninck van der Oye. (*L. S.*)
L. J. A. van der Kun. (*L. S.*)

de le Coq. (*L. S.*)
de Reck. (*L. S*)

(*Ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas le* 14 *Mars* 1852 *et par S. M. le Roi de Prusse le* 17 *Septembre* 1851. *L'échange des ratifications a eu lieu à Berlin le* 1 *Avril* 1852.)

N°. 264. *Convention entre les Pays-Bas et la Prusse, concernant l'établissement d'une communication directe entre les deux Etats, par des télégraphes électro-magnétiques; signée le* 8 *Juillet* 1851.

1851. 18 Juill.

(Journal Officiel, 1852, n°. 55.)

Le Gouvernement de S. M. le Roi des Pays-Bas et celui de S. M. le Roi de Prusse, animés du désir de procurer au commerce et aux relations de la Prusse et de l'Allemagne avec les

Die Regierung Sr. M. des Königs der Niederlande und Sr. M. des Königs von Preussen, von dem Wunsche beseelt, dem Handel und Verkehr zwischen Preussen und Deutschland

Pays-Bas les avantages d'une communication directe par des télégraphes électro-magnétiques, ont nommé pour se concerter à cet égard, des plénipotentiaires, savoir:

le Gouvernement de S. M. le Roi des Pays-Bas:

le sieur Alexandre Charles Jacques, baron Schimmelpenninck van der Oye, Chambellan de Sa dite Majesté, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire à la Cour de Prusse, Commandeur, etc., et

le sieur Leopold Jean Antoine van der Kun, Inspecteur du Waterstaat du Royaume des Pays-Bas, Chevalier, etc.

et le Gouvernement de S. M. le Roi de Prusse,

le sieur Henri Schmückert, Directeur-Général des postes Prussiennes, Chevalier, etc., et

le sieur Jean Edouard Schüller, Conseiller intime des postes, Chevalier, etc.;

lesquels sont convenus, sauf ratification, des articles suivants:

Art. 1. Le réseau des télégraphes électro-magnétiques de la Prusse et de l'Allemagne sera relié aux télégraphes électromagnétiques des Pays-Bas le long du chemin de fer à construire entre Arnhem et Oberhausen, et cette jonction des lignes télégraphiques sera entretenue, tant que durera l'exploitation du dit nouveau chemin de fer.

Art. 2. Le Gouvernement Néerlandais établira sur son territoire pour l'époque fixée à l'art. 5, un télégraphe électro-magnétique jusqu'au point du chemin de fer à construire, où sera placée la station frontière. Moyennant ce télégraphe le dit Gouvernement opérera une liaison des villes d'Arnhem, Utrecht, Amster-

einerseits und den Niederlanden andererseits die Vortheile der unmittelbaren Verbindung durch electromagnetische Telegraphen zuzuwenden, haben zum Zwecke einer desfallsigen Vereinbarung als Bevollmächtigte ernannt:

die Kön. Niederländische Regierung:

den Königlichen Kammerherrn und ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am Königlich Preussischen Hofe Alexander Carl Jacob Freiherrn von Schimmelpenninck v. d. Oye, Commandeur. etc., und

den Königlichen Inspecteur von dem Waterstaat im Königreich der Niederlande, Leopold Jean Anton van der Kun, Ritter, etc.;

und die Kön. Preussische Regierung:

den Königlichen General-Post-Director Heinrich Schmückert, Ritter, etc., und

den Königlichen geheimen Post-Rath Johann Eduard Schüller, Ritter etc.,

welche Bevollmächtigte, unter Vorbehalt der Ratification, über folgenden Telegraphen-Vertrag übereingekommen sind:

Art. 1. Es soll eine Verbindung des electro-magnetischen Telegraphen-Netzes Preussens und Deutschlands mit den electro-magnetischen Telegraphen der Niederlande an der zwischen Oberhausen und Arnheim zu erbauenden Eisenbahn hergestellt, und diese Telegraphen-Verbindung so lange erhalten werden, als die gedachte neue Eisenbahn im Betriebe bleibt.

Art. 2. Die Königlich Niederländische Regierung wird bis zu dem im Art. 5 festgesetzten Termine auf ihrem Gebiete den electro-magnetischen Telegraphen bis zu demjenigen Punkte der zu bauenden Eisenbahn herstellen, an welchem die Eisenbahn-Grenz-Station eingerichtet wird, und durch diesen Telegraphen, unter Vorbehalt

dam, la Haye et Rotterdam, avec les lignes télégraphiques de la Prusse et de l'Allemagne, sauf à donner plus tard à sa ligne une plus grande extension.

Le Gouvernement Prussien de son côté aura soin de prolonger, pour la même époque, la ligne du télégraphe électro-magnétique sur territoire Prussien depuis la station frontière ci-dessus désignée, le long du nouveau chemin de fer, jusqu'au point où celui-ci se liera avec celui de Cologne à Minden, opérant dans cette direction sa jonction au réseau des lignes télégraphiques de la Prusse et de l'Allemagne.

Art. 3. La station frontière des lignes télégraphiques respectives sera établie au même point où se trouvera la station frontière du chemin de fer d'Oberhausen à Arnhem.

Comme ce point n'est pas encore fixé et que par conséquent il est incertain si la station frontière des télégraphes sera établie sur territoire Néerlandais ou Prussien, on a arrêté pour l'établissement de la station frontière les dispositions suivantes, qui seront obligatoires pour les deux Gouvernements:

a. Afin de faciliter la transmission immédiate des dépêches télégraphiques, on disposera à la station frontière un local, où les employés des télégraphes Néerlandais et Prussiens pourront communiquer directement entre eux.

Le Gouvernement sur le territoire duquel se trouvera la station frontière, aura soin de fournir ce local, dont il mettra trois chambres à la disposition de l'autre Gouvernement pour son service télégraphique, moyennant un loyer à fixer d'un commun accord.

b. Chacun des deux Gouvernements consent, pour le cas où la station frontière se trouvera placée sur son territoire, à ce que l'autre Gouverne-

weiterer Ausdehnung, eine telegraphische Verbindung der Orte Arnheim, Utrecht, Amsterdam, Haag und Rotterdam mit den Telegraphen-Linien Preussens und Deutschlands bewirken.

Die Königlich Preussische Regierung wird, zu dem gedachten Termine, von dem bezeichneten Grenzpunkte ab, den electro-magnetischen Telegraphen auf Preussischem Gebiete längs der neuen Eisenbahn bis zu dem Punkte fortsetzen, wo sich letztere mit der Cöln-Mindener Eisenbahn verbindet, und in dieser Richtung den Anknüpfungspunkt an das electro-magnetische Telegraphen-Netz Preussens und Deutschlands schaffen.

Art. 3. Die Grenz-Station der beiderseitigen telegraphischen Verbindungslinien soll an dem Orte, wo die Uebergabe-Station der Eisenbahn zwischen Oberhausen und Arnheim eingerichtet wird, angelegt werden.

Da dieser Punkt bis jetzt noch nicht bestimmt ist und es demnach auch noch nicht feststeht, ob die Telegraphen-Grenz-Station auf Preussischem oder Niederländischem Territoir zu liegen kommt, so werden über die Einrichtung derselben folgende, für beide Regierungen verbindliche Bedingungen angenommen:

a. Um die unverzügliche Beförderung der telegraphischen Depeschen zu erleichtern, wird auf der Grenz-Station ein Local beschafft, in welchem die Preussischen und Niederländischen Telegraphen-Beamten unmittelbar mit einander verkehren können.

Diejenige Regierung, auf deren Territorio die Grenz-Station liegt, sorgt für die Beschaffung dieses Locals, und überlässt der andern Regierung gegen eine zu vereinbarende Miethe drei Zimmer desselben für ihren Dienstgebrauch.

b. Jede der beiden Regierungen willigt darein, dass, wenn die Grenz-Station auf ihrem Gebiete zu liegen kommt, die andere Regierung von

ment établisse à ses frais, à une profondeur de deux à trois pieds sous le sol du chemin de fer, des fils conducteurs isolés, sans être tenu de ce chef à aucune indemnité.

c. Les employés étrangers du télégraphe à la station frontière conservent leur nationalité dans le pays auquel ils appartiennent.

Ils sont soumis, pour les affaires de service, à l'administration des télégraphes de leur pays, et sous tous les autres rapports civils aux autorités locales. Ces employés ne pourront être astreints dans le pays, où ils sont temporairement occupés, à aucun service militaire, ni dans l'armée, ni dans la garde bourgeoise (schutterij).

Art. 4. Le Gouvernement Néerlandais entre comme membre dans l'Union télégraphique Austro-Allemande, avec tous les droits et toutes les obligations qui dérivent de la convention constituant la dite Union.

Dans le cas où cette convention cesserait d'être en vigueur, les deux Gouvernements prendront d'autres arrangements pour régler leurs communications télégraphiques internationales sur la base de taxes et de règlements d'exploitation uniformes.

Art. 5. La jonction des télégraphes de l'Union Austro-Allemande avec ceux des Pays-Bas sera mise en activité, si elle ne peut pas avoir lieu plus tôt, à l'époque où le chemin de fer d'Oberhausen à Arnhem sera achevé et livré à l'exploitation, au plus tard dans trois années après l'échange des ratifications de la présente convention.

Art. 6. Les autorités administratives des deux pays s'entendront sur

ihrer Grenze an bis zur Grenz-Station zwei oder drei Fuss tief unter dem Eisenbahn-Planum, für ihre Rechnung, die isolirte Leitung der Dräthe legt, ohne zu irgend einer Entschädigung hiefür verpflichtet zu sein.

c. Die auf der Grenz-Station angestellten fremden Telegraphen-Beamten behalten ihr Unterthanen-Recht in demjenigen Staate, welchem sie angehören.

Sie stehen rücksichtlich ihres Dienstes unter ihrer respectiven Telegraphen-Administration, in allen übrigen bürgerlichen Beziehungen jedoch unter den fremdherrlichen Behörden. Diese Beamten können zu keinerlei Militairdienst, weder im Heere noch in einer Bürgergarde (schutterij) in dem Lande, wo sie in obiger Art einstweilen beschäftigt sind, herangezogen werden.

Art. 4. Die Königlich Niederländische Regierung tritt dem *Deutsch Oesterreichischen Telegraphen-Vereine* als Mitglied mit allen aus dem Vereins-Vertrage hervorgehenden Rechten und Verpflichtungen bei.

Sollte der Deutsch-Oesterreichische Vereins-Vertrag aufhören, so werden die beiden Regierungen über die dann zwischen ihnen zu regulirenden internationalen Telegraphen-Verhältnisse anderweite Vereinbarung auf der Basis übereinstimmender Taxen und Verwaltungs-Grundsätze treffen.

Art. 5. Die Telegraphen-Verbindung zwischen dem Deutsch-Oesterreichischen Vereinsgebiete und den Niederlanden tritt, wenn es nicht schon früher möglich werden sollte, mit dem Zeitpunkte in Wirksamkeit, zu welchem die Eisenbahn zwischen Oberhausen und Arnheim vollendet ist und in Betrieb gesetzt wird, spätestens innerhalb drei Jahren vom Tage der Ratification dieses Vertrages an gerechnet.

Art. 6. Ueber alle zur Ausführung dieses Vertrages nöthigen Einleitun-

toutes les mesures préparatoires et les règlements que demandera l'exécution de la présente convention.

Art. 7. La présente convention télégraphique, dressée en double expédition, sera ratifiée par les deux Gouvernements conjointement avec la convention concernant le chemin de fer d'Oberhausen à Arnhem.

Fait à Berlin, le 18 Juillet 1851.

L. J. A. VAN DER KUN.
(*L. S.*)
SCHIMMELPENNINCK VAN DER OYE.
(*L. S.*)

gen und Anordungen haben sich die beiderseitigen Verwaltungsbehörden zu verständigen.

Art. 7. Die Ratification dieses in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigten Telegraphen-Vertrages durch die beiden hohen Regierungen wird gleichzeitig mit der Ratification des Vertrages über die Eisenbahn zwischen Oberhausen und Arnheim erfolgen.

So geschehen Berlin, den 18 Juli 1851.

HEINRICH SCHMÜCKERT.
(*L. S.*)
JOHANN EDUARD SCHÜLLER.
(*L. S.*)

(*Ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas le* 14, *et par S. M. le Roi de Prusse le* 18 *Mars* 1852. *L'échange des ratifications a eu lieu à Berlin le* 1 *Avril* 1852.)

N°. 265. *Loi du* 2 *Septembre* 1851, *supprimant la perception des droits de navigation sur la Meuse.*

1851. 2 Sept.

(*Traduction.*)

NOUS, GUILLAUME III, ETC., ETC., ETC.

A tous ceux qui les présentes verront, salut! savoir faisons:

Ayant pris en considération que, par suite des mesures adoptées par la loi du 8 Août 1850 (J. O. n°. 48) dans l'intérêt du transit et de la navigation des fleuves, il y a nécessité de supprimer également la perception des droits de navigation sur la Meuse;

A ces causes, le Conseil d'Etat entendu et de commun accord avec les Etats Généraux, avons statué, comme Nous statuons par la présente:

Article unique. La perception des droits de navigation sur la Meuse, telle qu'elle à été réglée par le règlement du 20 Mai 1843, inséré au *Journal Officiel* en vertu de l'arrêté du 9 Septembre 1843 (J. O. n°. 45) est supprimée à partir du 1er Septembre 1851.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à la Haye, le 2 Septembre 1851.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
VAN BOSSE.

1851. 8 Sept.

Protocole n°. XII de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, en date du 8 *Septembre* 1851, *contenant le XXe article supplémentaire à la Convention de Mayence du* 31 *Mars* 1831.

[*V. cet article supplémentaire au N°.* **300.** *Arrêté Royal du* 11 *Novembre* 1852.]

1851. 20 Sept.

N°. 266. *Traité de commerce et de navigation entre les Pays-Bas et la Belgique, conclu le* 20 *Septembre* 1851.

(Journal Officiel, 1852, n°. 11.)

AU NOM DE LA TRÈS-SAINTE ET INDIVISIBLE TRINITÉ.

S. M. le Roi des Pays-Bas, d'une part, et S. M. le Roi des Belges, d'autre part, voulant, par un traité nouveau, consolider les relations de commerce et de navigation entre Leurs Etats respectifs et fortifier les rapports de bonne intelligence si heureusement établis entre les deux pays, ont résolu d'entrer en négociation et ont désigné, à cet effet, pour Leurs plénipotentiaires, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur Herman van Sonsbeeck, Chevalier, etc.; Son Ministre des Affaires Etrangères;

le sieur Pierre Philip van Bosse, Commandeur, etc., Son Ministre des Finances, et

le sieur Charles Ferdinand Pahud, Chevalier, etc., Son Ministre des Colonies.

Et S. M. le Roi des Belges, le Lieutenant-Général baron Wilmar, Commandeur, etc, Son Aide-de-Camp et Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près la Cour des Pays-Bas, et

le sieur Charles Liedts, Commandeur, etc., Son Ministre d'Etat et Son Gouverneur de la province de Brabant, en mission extraordinaire près la Cour des Pays-Bas.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants:

Art 1. Il y aura pleine et entière liberté de commerce entre les habitants des deux royaumes, en ce sens que les mêmes facilités, sécurité et protection, dont jouissent les nationaux, sont garanties des deux parts.

En conséquence, les sujets respectifs ne payeront point à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux Etats, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident ou séjournent temporairement, des droits, taxes et impôts, autres ou plus élevés que ceux qui se percevront sur les nationaux; et les priviléges, immunités et autres faveurs, dont jouiront en matière de commerce ou d'industrie les habitants de l'un des deux royaumes, seront communs à ceux de l'autre.

Art. 2. Les navires de l'un des deux Etats, qu'ils se trouvent sur lest ou sous chargement, et quel que soit le lieu d'où ils arrivent ou vers lequel ils sont expédiés, soit à l'intérieur du pays, soit au-dehors, tant par mer que par rivières ou canaux, ne seront assujettis dans l'autre Etat à des droits de tonnage, de port, de pilotage, de balisage, d'ancrage, de remorque, de

fanal, d'écluse, de canaux, de quarantaine, de sauvetage, d'entrepôt, de patente, de navigation, de péage, enfin à des droits ou charges de quelque nature ou dénomination que ce soit, perçus ou établis au nom et au profit du gouvernement, de fonctionnaires publics, de communes ou d'établissements quelconques, autres que ceux qui sont actuellement ou pourront par la suite être imposés aux bâtiments nationaux, sans préjudice, toutefois, des stipulations de l'article 41 du traité conclu entre les hautes parties contractantes le 5 Novembre 1842.

Les restitutions de droits de même nature, qui sont ou seraient accordées dans l'un des deux Etats aux navires nationaux, seront également accordées aux navires de l'autre Etat.

Les dispositions qui précèdent ne dérogent pas à l'exemption des droits de tonnage et autres faveurs spéciales de même nature, dont jouissent dans chaque Etat les navires employés à la pêche nationale.

Art. 3. En ce qui concerne le placement des navires, leur chargement ou déchargement dans les ports, rades, havres et bassins, et généralement pour toutes les formalités et dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leur équipage et leur chargement, il ne sera accordé dans l'un des deux Etats, aux navires nationaux, aucun privilége ni aucune faveur qui ne le soit également aux navires de l'autre Etat, la volonté des hautes parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, leurs bâtiments soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

Art. 4. Tous les produits et autres objets de commerce, dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les Etats des hautes parties contractantes par navires nationaux, pourront également y être importés ou en être exportés par des navires appartenant à l'autre partie contractante.

Les marchandises importées dans les ports des Pays-Bas ou de Belgique, par navires de l'une ou de l'autre partie contractante, pourront y être destinées à la consommation, au transit ou à la réexportation, ou enfin être mises en entrepôt au gré du propriétaire ou de ses ayants-cause, le tout aux mêmes conditions et sans être assujetties à des droits de magasinage, de surveillance ou autres de cette nature plus forts que ceux auxquels seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

Art. 5. Les navires de l'une des hautes parties contractantes qui, entrés dans un des ports de l'autre, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce, seront exempts du droit de tonnage.

En cas de relâche forcée, ne seront pas considérés comme opération de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement de l'équipage, et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

Art. 6. Les navires Belges entrant dans un des ports des Pays-Bas, et les navires Néerlandais entrant dans un des ports de Belgique, et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant aux lois et règlements des Etats respectifs, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée à un autre port, soit du même pays, soit d'un autre, et la réexporter, sans être astreints à payer pour cette partie de la cargaison aucun droit de douane, sauf les frais de surveillance.

Art. 7. En cas d'échouement ou de naufrage d'un navire de l'une des

hautes parties contractantes dans les Etats de l'autre, il sera prêté toute aide et assistance au capitaine et à l'équipage, tant pour les personnes que pour le navire et sa cargaison.

Les opérations relatives au sauvetage auront lieu conformément aux lois du pays, et il ne sera pas payé de frais de sauvetage plus forts que ceux auxquels les nationaux seraient tenus en pareil cas.

Les marchandises sauvées ne seront soumises à aucun droit, à moins qu'elles ne soient livrées à la consommation.

Art. 8. Les consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leur pays, les matelots qui auraient déserté des bâtiments de leur nation dans le pays de l'autre.

A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux autorités compétentes et justifieront, par l'exhibition en original ou en copie dûment certifiée des registres du bâtiment ou des rôles d'équipage, ou par d'autres documents officiels, que les individus réclamés faisaient partie du dit équipage. Sur cette demande, ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée.

Il leur sera donné toute aide pour la recherche et l'arrestation des dits déserteurs, qui seront détenus dans les maisons d'arrêt du pays à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir.

Si cette occasion ne se présente pas dans un délai de deux mois, à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seront mis en liberté et ne pourront plus être arrêtés pour la même cause.

Si le déserteur a commis quelque délit, il ne sera mis à la disposition du consul qu'après que le tribunal qui a droit d'en connaître aura rendu son jugement et que celui-ci aura eu son effet.

Il est entendu que les marins, sujets du pays où la désertion a lieu, sont exceptés des dispositions qui précèdent.

Art. 9. La nationalité des bâtiments sera admise de part et d'autre d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bateliers.

Art. 10. Les embarcations Belges qui importent de la houille, par les canaux et rivières conduisant de Belgique dans les Pays-Bas, jouiront des facilités de toute espèce qui sont ou pourront être accordées aux navires qui font les mêmes importations par le Rhin ou par toute autre voie.

Art. 11. Les droits de navigation sur le canal de Terneuzen et sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, tels qu'ils ont été fixés respectivement par l'article 1er du règlement d'Anvers du 20 Mai 1843 et par l'article 11 du traité du 29 Juillet 1846, sont réduits de 50 pct. dans les deux Etats.

Art. 12. Les hautes parties contractantes s'assurent le régime le plus favorable pour le transit par leurs Etats respectifs.

Le passage en Belgique par les chemins de fer de l'Etat et leur prolongement éventuel jusqu'à la frontière Néerlandaise, aura lieu en franchise de droits de transit pour toutes les marchandises expédiées des Pays-Bas, à l'exception des fers, des houilles, des poudres et des fils et tissus de lin ou de chanvre.

Les marchandises de provenance Néerlandaise, sortant de l'entrepôt de libre navigation de la Meuse, à Liége, pourront transiter en franchise de droit par le chemin de fer de l'Etat.

Le transport du bétail dirigé des bureaux de Westwezel, de Selzaete et de

Fouron-St.-Martin, respectivement sur les stations du railway à Anvers, à Gand et à Verviers, sera assimilé, quant à la franchise des droits de transit, aux transports par le chemin de fer de l'Etat.

Il en sera de même pour le transport du poisson de mer frais du bureau de Westwezel à la station d'Anvers, en cas d'innavigabilité des eaux intérieures à cause des glaces. Ces transports sont soumis aux formalités applicables au transit par les voies autres que le chemin de fer de l'Etat.

La franchise des droits de transit s'appliquera également aux chevaux venant des Pays-Bas et transitant par d'autres voies que le chemin de fer.

Les navires employés à la navigation entre l'Escaut et le Rhin ne seront pas soumis sur les eaux intermédiaires entre ces deux fleuves, dans le cas où ils optent pour le régime du transit ordinaire, à d'autres formalités que celles qui leur sont applicables quand ils acquittent le droit de navigation déterminé par le règlement d'Anvers du 20 Mai 1843.

Art. 13. Les marchandises de toute espèce, sans distinction d'origine, importées directement des Pays-Bas en Belgique, sous pavillon Néerlandais, ou de Belgique dans les Pays-Bas, sous pavillon Belge, tant par rivières et canaux que par mer, jouiront des mêmes exemptions, restitutions, primes et autres faveurs, ne payeront respectivement d'autres droits, et ne seront assujetties à d'autres formalités, que si l'importation avait lieu sous pavillon national.

Toutefois, il est fait exception aux dispositions qui précèdent, en ce qui concerne l'importation par mer des sels, pour lesquels la Belgique n'accorde pas l'assimilation des pavillons.

Réciproquement les Pays-Bas se réservent la faculté d'établir des droits différentiels sur l'importation du sel dans les Pays-Bas sous pavillon Belge, sans que dans ce cas il y ait lieu d'appliquer le dernier paragraphe de l'article 16.

Art. 14 (1). Les marchandises suivantes importées des Pays-Bas sous pavillon Belge ou Néerlandais, soit par mer, soit par rivières ou canaux, seront admises en Belgique, savoir :

1°. Aux droits des importations directes effectuées, sous pavillon Belge, du lieu ou selon le mode le plus privilégié par le tarif Belge :

Bois de construction, sciés et non sciés.

Boissons distillées : arack et rhum, eau de vie, genièvre et liqueurs de toute espèce, en cercles.

Cacao en fèves.

Cachou et terra japonica.

Cannelle de toute espèce et cassia lignea.

Cendres gravelées. (Potasse, perlasse et védasse.)

Chanvre en masse, y compris les tiges ou filasses de bananier, l'aloës, le chanvre de Manille, le phormium tenax et autres filaments de même nature, non spécialement tarifés.

Cornes et bouts de cornes.

Crins bruts.

Cuirs et peaux : grandes peaux brutes ou non apprêtées.

Cuirs et peaux. (Rognures de)

Cuivre. (Minerai de)

---

(1) V. ci-dessous la Déclaration insérée au procès-verbal d'échange des actes de ratification.

Epiceries: macis, noix muscades, clous de girofle, antofles de girofle et autres non spécialement tarifées.

Etain brut.

Fanons de baleine.

Gingembre sec et confit.

Goudron.

Graines oléagineuses: de colza, de navette, de chanvre ou chènevis, de lin, de sésame, de cameline et toutes autres graines oléagineuses non spécialement tarifées, à l'exception de la graine de lin de Riga à semer.

Graisses: suifs, dégras, saindoux etc.

Huiles de palme, de coco, de Touloucouma et d'Illipé.

Huiles de poisson de pêche étrangère: de baleine, de chien marin, de cachalot et de spermacéti, de foie.

Indigo.

Marbre brut et en blocs ou dalles.

Miel.

Plomb brut ou en saumons et vieux plomb.

Poisson de pêche étrangère: hareng, huîtres, homards et stockfish.

Poivre et piment.

Quercitron.

Résines brutes non spécialement tarifées.

Rotins, joncs, roseaux et bambous exotiques.

Sabots et déchets de sabots de bétail et de chevaux.

Salpêtre brut.

Savons durs.

Sumac (écorces, feuilles et brindilles).

Térébenthine. (Huile de)

Thés.

2°. Aux droits des importations sous pavillon étranger, immédiatement inférieurs à ceux qui lui sont applicables au terme du tarif Belge:

Coton en laine originaire de la colonie Néerlandaise de Surinam.

3°. Aux droits actuellement applicables aux importations directes des lieux transatlantiques autres que ceux de production, sous pavillon du pays d'où l'importation se fait:

Sucre brut de canne originaire des colonies Néerlandaises aux Indes Orientales.

4°. Aux droits applicables aux provenances directes des lieux de production sous pavillon Belge:

a. avec addition de 11 pct., une quantité annuelle de sept millions trois cent quatre-vingt-quatorze mille kilogrammes de café originaire des colonies Néerlandaises aux Indes Orientales;

b. une quantité annuelle de cent quatre-vingt mille kilogrammes de tabacs en feuilles ou en rouleaux, originaires de pays hors d'Europe.

Il est convenu que toute autre exception que ferait la Belgique à son système de droits différentiels en faveur d'autres Etats, deviendrait commune aux Pays-Bas dans les mêmes conditions.

Il est également entendu que la différence entre les droits dus pour les provenances des Pays-Bas et les droits moins élevés du tarif actuellement en vigueur en Belgique, ne sera point augmentée pendant la durée du traité.

La quantité de café mentionnée au § 4, lit. *a*, du présent article, sera

augmentée ou diminuée à la fin de chaque période quinquennale, à compter du 1er Janvier 1849, de manière à conserver la proportion actuelle des sept dix-septièmes de la consommation moyenne en Belgique, sans qu'elle puisse toutefois descendre au-dessous du minimum de sept millions de kilogrammes.

L'importation du café mentionné au § 4, lit. *a*, aura lieu par les bureaux et dans les proportions à déterminer de commun accord entre les deux gouvernements avant l'époque fixée pour l'échange des ratifications.

Si, au 1er Novembre de chaque année, l'importation par l'un ou l'autre des bureaux à désigner, n'atteint pas les 9/12 du chiffre qui lui aura été assigné, la différence sera reportée sur un ou plusieurs autres bureaux. La déclaration du changement apporté à la répartition primitive sera publiée dans le *Moniteur Belge*, avant le 15 Novembre.

L'importation de la quantité annuelle de tabac mentionnée au § 4, litt. *b*, se fera par le canal de Bois-le-Duc à Maestricht et par la Meuse ou le canal latéral, à l'exception d'une quantité de 20,000 kilogrammes qui pourra être importée par le bureau de Lommel.

Art. 15. Le pavillon Néerlandais jouira en Belgique du traitement le plus favorable pour l'importation, d'ailleurs que des Pays-Bas, des marchandises comprises dans le § 1 de l'article précédent et, en général, pour l'importation de toutes les marchandises auxquelles s'appliquent l'article 10 de la loi du 26 Août 1822 et l'article 4 de la loi du 21 Juillet 1844.

Les importations des Pays-Bas par canaux et rivières sont assimilées aux arrivages par mer pour l'application des mêmes articles.

Art. 16. Les navires et les provenances de Belgique continueront à jouir dans les Pays-Bas de tous les avantages dont ils sont actuellement en possession aux termes des lois du 8 Août 1850.

Si, toutefois, les Pays-Bas, par un changement de principe dans ces lois, venaient à exiger en cette matière la complète réciprocité des autres Etats, et à établir de nouveaux droits différentiels de pavillon ou de provenance, préjudiciables au commerce ou à la navigation Belge, la Belgique pourrait retirer à la navigation et au commerce Néerlandais les avantages qui font l'objet des deux articles précédents.

Art. 17. Les objets de toute nature exportés des Pays-Bas par navires Belges ou de Belgique par navires Néerlandais, vers quelque destination que ce soit, ne payeront d'autres droits et ne seront assujettis à d'autres formalités que si l'exportation avait lieu sous pavillon national.

Art. 18. Les sujets Belges et les produits du sol et de l'industrie de Belgique jouiront dans les colonies Néerlandaises de toutes les faveurs qui sont ou qui seront accordées aux sujets et aux produits de tout autre Etat Européen le plus favorisé.

Le pavillon Belge sera traité dans ces colonies suivant le régime le plus favorable que la législation Néerlandaise permettra de lui appliquer.

Les produits des colonies Néerlandaises jouiront en Belgique de toutes les faveurs qui sont ou qui seront accordées aux produits similaires de toute autre contrée, dans les mêmes conditions d'importation, sauf l'assimilation des pavillons.

Art. 19. Les droits d'entrée sur les poissons de pêche nationale dénommés ci-après, importés de l'un des deux Etats dans l'autre sous pavillon Néerlandais ou Belge, sont réglés comme il suit, savoir:

Anchois frais, salés, fumés ou séchés:
les 100 kilogrammes fl. 1.90, dans les Pays-Bas,
fr. 4.— en Belgique.

Harengs secs, saurés, fumés, frais ou braillés et plies séchées:
les 1000 pièces fl. 2.40, dans les Pays-Bas,
fr. 5.— en Belgique.

Poissons de mer frais, jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle et totale de 1,500,000 kilogrammes, savoir:

Poissons communs, tels que raies, flottes, plies, esturgeons:
les 100 kilogrammes fl. 2.40, dans les Pays-Bas,
fr. 5.— en Belgique.

Poissons fins, tels que turbots, barbues, soles, cabillauds, églefins, merlans, éperlans, elbots:
les 100 kilogrammes fl. 4.25, dans les Pays-Bas,
fr. 9.— en Belgique.

Morue en saumure ou au sel sec, jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle de 2500 tonnes:
la tonne fl. 4.70, dans les Pays-Bas,
fr. 10.— en Belgique

Sardines fumées:
les 1000 pièces fl. 1.90, dans les Pays-Bas,
fr. 4.— en Belgique.

Le droit d'entrée en Belgique est fixé à six francs par tonne, sans distinction de saison, sur le hareng, en saumure ou au sel sec, importé des Pays-Bas, sous pavillon Néerlandais ou Belge.

L'importation annuelle en Belgique des quantités de poissons frais et de morue admises aux droits réduits, se fera par les bureaux d'Anvers, de Gand, d'Ostende et de Westwezel, dans les proportions suivantes, savoir:

	Poissons frais.	Morue.
Anvers.	1,400,000 kilog.	2,000 tonnes.
Gand.	25,000 〃	500 〃
Ostende	25,000 〃	〃
Westwezel (par terre). . . .	50,000 〃	〃

Si, au 1er Novembre de chaque année, l'importation du poisson frais, par l'un ou l'autre des bureaux désignés, n'atteint pas les $\frac{9}{12}$ du chiffre qui lui est assigné dans la répartition ci-dessus, la différence sera reportée sur un ou plusieurs autres bureaux, selon les indications qui seront fournies par le gouvernement des Pays-Bas. La déclaration du changement apporté à la répartition primitive sera publiée dans le *Moniteur Belge*, avant le 15 Novembre.

Si, au 1er Avril de chaque année, la quantité de morue, dont l'importation est autorisée par le bureau de Gand, n'est pas entièrement épuisée, le restant sera reporté de droit sur le bureau d'Anvers.

En cas d'innavigabilité des eaux intérieures à cause des glaces, l'importation du poisson frais pourra momentanément se faire par le bureau des douanes de Putte. Les quantités importées par ce bureau seront imputées sur le contingent attribué au bureau d'Anvers.

Art. 20. Les vins de France et du Rhin, importés de l'un des deux Etats dans l'autre, seront admis aux-mêmes droits que si l'importation en était faite directement du pays de production.

Art. 21. Les produits suivants, dont l'origine Néerlandaise ou Belge

sera dûment constatée selon le mode à convenir entre les deux gouvernements, seront soumis à l'entrée de l'un des deux Etats dans l'autre à un tarif uniforme, ainsi arrêté, savoir:

		PAYS-BAS.	BELGIQUE.
		Florins.	*Francs.*
Bière, en cercles.	l'hectolitre.	2.50	5.25
〃 en bouteilles de 116 ou plus à l'hectolitre.	les 100 bouteilles.	2.75	5.75
〃 en cruchons d'eau de Selters (de 1 litre 2 décilitres ou moins).	〃 100 cruchons.	3.00	6.25
Cartes à jouer, en jeux ou en feuilles.	〃 100 kilogr.	6.00	12.75
Céruse.	〃 100 〃	1.40	3.00
Chanvre peigné.	〃 100 〃	1.40	3.00
Clous en fer.	〃 100 〃	0.75	1.50
Cuirs tannés et préparés non spécialement tarifés. . . .	〃 100 〃	6.00	12.75
Houblon.		libre.	libre.
Lin peigné.	〃 100 〃	2.40	5.00
Livres en langue Flamande ou Hollandaise, reliés, cartonnés ou brochés.	〃 100 〃	1.00	2.00
Meubles.	ad valorem.	8 pct.	8 pct.
Papiers de toute espèce, sans distinction, à l'exception des cartons.	〃	5 pct.	5 pct.
Savons durs ou mous.	〃 100 kilogr.	4.50	9.50
〃 parfumés.	〃 100 〃	7.50	15.75
Stéarine.	〃 100 〃	4.00	8.50
Verreries: bouteilles ordinaires.	〃 100 pièces.	1.00	2.00
Verres à vitre de toute espèce et tuiles de verre.	ad valorem.	5 pct.	5 pct.
Cristallerie unie, non colorée et non taillée.	〃 100 kilogr.	3.00	6.25
Cristallerie dorée, colorée, à côtes, taillée ou avec application.	〃 100 〃	6.00	12.75

Il est entendu que le tarif réciproque, établi par le présent article, ne pourra être altéré par des primes d'exportation, drawbacks ou autres mesures analogues. Cette disposition est également applicable aux droits fixés par les articles 22 et 24

Art. 22. Les droits d'entrée dans les Pays-Bas sur les produits Belges dénommés ci-après sont fixés ainsi qu'il suit, savoir:

Acide nitrique	les 100 kilogr.	fl.	1.00
〃 sulfurique	〃 100 〃		0.10

Ardoises	les 1000 pièces	fl. 0.10
Bonneterie, dentelles et tulles	ad valorem	4 pct.
Chapeaux de soie à fond de feutre	la pièce	fl. 0.25
Fer: ouvrages et ustensiles de fer forgé, battu ou laminé, sans adjonction d'autres matières, y compris les haches, pelles, bêches, pics, pioches, marteaux et rateaux, même munis d'un manche en bois, ainsi que les vis de toute espèce	ad valorem	2 pct.
Le régime de la nation la plus favorisée est assuré à la Belgique pour les autres spécialités de l'article *Fer.*		
Fil de lin, de chanvre et d'étoupes à coudre et toute autre espèce de fil non spécialement tarifée	les 100 kilogr.	fl. 10.00
Mercerie et coutellerie	ad valorem	3 pct.
Porcelaine, autre que dorée.	les 100 kilogr.	fl. 6.00
Tissus, toiles et étoffes de coton, écrus, blanchis, teints ou imprimés	ad valorem	4 pct.
Tissus et étoffes de laine, draps, casimirs et autres étoffes remplaçant les draps et casimirs, telles que buxkins, cuirs de laine, draps zéphirs, etc.	les 100 kilogr.	fl. 30.00
Toute autre espèce d'étoffes de laine pure ou mélangée dont 6 mètres pèsent un kilogramme ou plus	les 100 kilogr.	fl. 30.00
Toute autre espéce d'étoffes de laine pure ou mélangée dont 6 mêtres pèsent moins d'un kilogramme	ad valorem	5 pct.
Tissus, toiles et étoffes de lin, de chanvre ou d'étoupes écrus, blanchis, teints ou imprimés, de toute espèce, à l'exception des coutils dits beddetijk	ad valorem	1 pct.
Tissus, rubans et marchandises de soie de toute espèce	le kilogr.	fl. 2.00
Les étoffes de coton et laine sans autre mélange, dont la chaine est exclusivement en coton et dont 6 mètres pèsent un kilogramme ou plus, sont assimilées aux tissus de coton.		
Les étoffes où la laine n'entre pas, mélangées de coton, de soie, de lin ou de chanvre, seront classées d'après la matière qui domine dans leur composition, par rapport au poids.		
Verreries, glaces étamées et non étamées . . .	ad valorem	6 pct.

La Belgique partagera de plein droit tout régime plus favorable accordé à une autre nation quelconque, en ce qui concerne les glaces.

Le régime de la nation la plus favorisée est assuré à la Belgique pour la houille.

Art. 23. Les droits de sortie sur les cendres de foyer exportées des Pays-Bas pour la Belgique, par tous les bureaux de la frontière limitrophe, sont réduits de 50 à 5 cents par tonneau d'un mètre cube ou de 10 hectolitres.

Art. 24. Les droits d'entrée en Belgique sur les produits Néerlandais dénommés ci-après, sont fixés ainsi qu'il suit, savoir :

Tapis de poil de vache	ad valorem 10 pct.
Coatings, calmoucks, duffles, tiretaines, frises, kerseys, baies, couvertures et autres tissus de laine lourds et épais de même nature . . .	les 100 kilogr. fr. 63.50
Fromage	les 100 kilogr. fr. 7.00
Perches de sapin, originaires du Duché de Limbourg et n'ayant pas plus de 70 centimètres de circonférence au gros bout, importées directement du Duché par la Meuse ou le canal latéral.	ad valorem 6 pct.

Semences, autres que graines oléagineuses, à la moitié du droit actuel.

Céréales récoltées dans le Duché de Limbourg, au quart des droits fixés par le tarif général, jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle de douze millions de kilogrammes, dont l'importation aura lieu par les bureaux Belges de Fouron-St.-Martin, de Mouland et de Lixhe (par la Meuse ou le canal latéral) à raison de 750,000 kilogrammes par trimestre pour le dernier bureau, et de 1,125,000 kilogrammes pour chacun des deux autres.

Si, au 10 du dernier mois de chaque trimestre, l'importation par l'un ou l'autre de ces bureaux n'atteint pas les deux tiers du chiffre qui lui est assigné, la différence sera reportée sur les autres bureaux, sans que cependant la quantité annuelle à importer par le bureau de la Meuse ou du canal latéral puisse en aucun cas dépasser trois millions de kilogrammes.

Si la législation actuellement en vigueur en Belgique sur l'importation du bétail venait à subir des modifications, les droits sur le bétail Néerlandais ne pourraient dépasser le taux indiqué à l'article 23 du traité du 29 Juillet 1846.

Art. 25. Les réductions de droits concédées de part et d'autre par le présent traité, ne seront accordées spécialement à d'autres pays que moyennant des équivalents.

Si l'une des hautes parties contractantes accorde à une autre nation quelconque de plus grands avantages relativement aux objets dénommés dans ce traité, ces avantages deviendront de plein droit communs à l'autre partie.

Si d'autres faveurs en matière de commerce ou de douane sont concédées par l'un des deux Etats à quelqu'autre nation, les mêmes faveurs seront partagées par l'autre Etat, qui en jouira gratuitement si la concession est gratuite, ou en donnant un équivalent si la concession est conditionnelle, auquel cas l'équivalent fera l'objet d'une convention spéciale entre les deux Etats, sans préjudice toutefois de ce qui est stipulé à l'article 18.

Art. 26. Des mesures seront prises de commun accord entre les hautes parties contractantes, pour prévenir ou réprimer les abus qui pourraient se commettre par la substitution de produits similaires aux produits favorisés en raison de leur origine ou de leur provenance par le présent traité.

Il sera conclu entre les deux parties une convention pour la répression de la fraude sur leur frontière limitrophe.

Art. 27. Le présent traité aura force et vigueur jusqu'au 1er Janvier 1857.

Si l'une ou l'autre des hautes parties contractantes ne l'a pas dénoncé, par déclaration officielle, au moins un an avant le 1er Janvier 1857, il continuera à rester en vigueur une année en sus, et ainsi de suite, d'année en année, jusqu'à ce qu'il ait été dénoncé au moins un an d'avance.

Art. 28. Le présent traité sera ratifié et les ratifications seront échangées à la Haye, le 15 Décembre prochain ou plus tôt si faire se peut.

Il sera obligatoire à dater du 1er Janvier 1852.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé leurs cachets.

Fait à la Haye, le 20 Septembre de l'an de grace 1851.

(*L. S.*) Van Sonsbeeck.
(*L. S.*) Van Bosse.
(*L. S.*) Ch. F. Pahud.
(*L. S.*) Willmar.
(*L. S.*) Liedts.

Protocole.

Les négociations entre les Pays-Bas, d'une part, et la Belgique, d'autre part, ayant amené la conclusion d'un nouveau traité de commerce et de navigation entre les deux Etats, les plénipotentiaires des hautes parties contractantes se sont réunis aujourd'hui pour la signature de ce traité.

Avant de procéder à cet acte, les plénipotentiaires respectifs ont arrêté les dispositions suivantes, qu'ils n'ont pas jugé de nature à être comprises dans le traité, et qu'ils ont dès-lors consignées dans le présent protocole.

§ 1. Les deux gouvernements s'engagent, chacun en ce qui le concerne, à ne pas soumettre les marchandises, à l'égard desquelles il est stipulé dans le traité de ce jour, à un régime de douane différent de celui qui existe en général pour les autres marchandises, sauf les exceptions indiquées ci-après.

a. Le principe de la justification d'origine est admis à l'égard des vins de France et du Rhin, mentionnés à l'article 20 du traité, et il sera réglé de commun accord, s'il y a lieu.

Provisoirement, il ne s'appliquera qu'aux vins préparés de manière à perdre leur caractère propre et à imiter les vins d'autres pays.

L'origine de ces vins sera justifiée par une attestation de l'administration communale, du chef de la douane ou du consul Belge ou Néerlandais au lieu de provenance, constatant que la préparation s'est opérée exclusivement avec des vins de France ou du Rhin. L'intéressé sera tenu de produire en outre un certificat dressé par l'expéditeur dans les Pays-Bas ou en Belgique, et affirmé par le receveur des douanes ou accises du lieu de chargement, qui s'assurera de l'origine en se faisant exhiber les registres et factures de l'expéditeur, ou de toute autre manière.

Ce certificat aura la forme du modèle *A*, annexé au présent protocole.

b. L'origine du coton en laine et du sucre brut de canne, mentionnés à l'article 14, §§ 2 et 3 du traité, sera constatée au bureau d'entrée en Belgique, par un certificat, modèle *B*.

c. La provenance des autres marchandises qui font l'objet de l'article 14, ainsi que de l'article 15, sera justifiée au bureau d'entrée en Belgique, par la production de la charte-partie, du manifeste ou des connaissements visés par le chef de la douane au lieu d'expédition dans les Pays-Bas.

Ces visa ne seront pas accordés pour les marchandises passant en transit direct, sans déchargement et débarquement, c'est-à-dire, qui n'auront pas été réellement chargées dans les ports Néerlandais.

d. A l'égard des marchandises dont le droit général d'importation dans le pays où elles sont introduites, ne dépasse pas le montant cumulé du droit réduit suivant le traité et du droit qui frappe dans l'autre pays les produits

similaires étrangers, il ne sera exigé de part et d'autre qu'une attestation du receveur des douanes au bureau de sortie, constatant que la marchandise n'est pas exportée en transit et ne provient pas d'un entrepôt. Cette attestation sera conforme au modèle *C.*

Le bétail entrant en transit par le bureau de Fouron-St.-Martin, aux termes de l'article 12 du traité, devra être accompagné d'une attestation semblable, constatant qu'il n'a pas transité par le territoire Néerlandais.

e. Les marchandises dont les droits d'entrée sont réduits et qui ne remplissent pas la condition énoncée au litt. *d*, ne seront admises aux droits fixés par le traité que pour autant que l'origine Néerlandaise ou Belge en soit prouvée par la production d'un certificat, modèle *D.*

Ce mode de justification est également applicable aux céréales et aux perches de sapin du duché de Limbourg, mentionnées à l'article 24 du traité.

En ce qui concerne les cuirs et la cristallerie, mentionnés à l'article 21, la déclaration d'origine doit émaner du fabricant lui-même.

f. Si le besoin se faisait ultérieurement sentir de compléter ou de modifier les dispositions qui précèdent, d'autres mesures seront arrêtées de commun accord entre les deux gouvernements.

§ 2. Les pêcheurs Néerlandais du Zwin demeureront en possession des facilités dont ils jouissent pour l'importation en Belgique des produits de leur pêche, sans préjudice toutefois des dispositions du règlement du 20 Mai 1843, relatif à la pêche et au commerce de pêcherie.

§ 3. Les pêcheurs Néerlandais et Belges du Braakman conserveront la faculté de débarquer leurs salicoques au lieu d'amarrage et de déchargement, désigné par le gouvernement des Pays-Bas près de l'Ecluse d'Isabelle, sauf à se conformer aux mesures de police établies pour prévenir les abus.

Les dispositions des règlements en vigueur concernant l'importation en Belgique du poisson provenant de la pêche du Braakman continueront d'être appliquées aux salicoques dont il s'agit, qu'elles soient fraiches ou cuites.

Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à satisfaire, dans une mesure équitable, aux réclamations des pêcheurs Belges relatives à la répartition des bancs de moules du Braakman et à la surveillance contre les vols qui s'y commettent.

§ 4. Il est entendu que le poisson provenant de la pêche dans l'Escaut Occidental et mentionné à l'article 16 du règlement du 20 Mai 1843, n'est pas compris dans la quantité de poisson frais dont l'importation d'un pays dans l'autre est admise à des droits de faveur en vertu de l'article 19 du traité.

§ 5. Les plénipotentiaires sont convenus que le présent protocole aura la même durée que le traité, qu'il sera soumis en même temps aux hautes parties contractantes, et que les arrangements qui y sont contenus seront censés avoir obtenu la ratification des gouvernements respectifs dès que celle du traité même aura eu lieu.

Il a été procédé ensuite à la lecture des deux exemplaires du traité, lesquels, ayant été trouvés conformes, ont été signés par les plénipotentiaires respectifs et scellés de leurs cachets.

Fait à la Haye, expédié en double et signé le 20me jour du mois de Septembre de l'an de grâce 1851.

(*L. S.*) Van Sonsbeeck.
(*L. S.*) Van Bosse.
(*L. S.*) Ch. F. Pahud.

(*L. S.*) Willmar.
(*L. S.*) Liedts.

MODÈLE *A*.

CERTIFICAT D'ORIGINE ET D'EXPORTATION.

DÉCLARATION.

Je soussigné (1)
demeurant à . . . . province de . . . . . déclare expédier les marchandises désignées ci-après, savoir: (2)
par le bureau de . . . . . en destination de (3)
Je déclare en outre que ces marchandises sont originaires de (4)
Fait à . . . . . . le . . . . 18 .

ACTE D'AFFIRMATION.

Je soussigné, receveur de (5) . . . . au bureau de . . . . affirme que les marchandises déclarées ci-dessus sont réellement originaires de (4)
Fait à . . . . . . le . . . . 18 .
(Sceau.)

CERTIFICAT D'EXPORTATION.

Je soussigné, receveur des douanes au bureau de . . . . . certifie que les marchandises désignées ci-dessus ont été exportées aujourd'hui par mon bureau, suivant le récépissé de sortie n°. ci-annexé.
Fait à . . . . . . le . . . . 18 .
(Sceau.)

MODELE *B*.

CERTIFICAT D'ORIGINE ET D'EXPORTATION.

DÉCLARATION.

Je soussigné (6) . . . . . . demeurant à . . . . . . province de . . . . . . déclare expédier les marchandises désignées ci-après, savoir:

N°. d'ordre.	Dénomination et quantité des marchandises.	Nombre des collis (en lettres).	Marques et n°s. des collis.	Poids brut de chaque collis.

par le bureau de . . . . . . en destination de la Belgique.

---

(1) Nom, prénom et profession de l'expéditeur.
(2) Désignation précise et détaillée.
(3) Les Pays-Bas ou la Belgique.
(4) De la France ou du Rhin.
(5) Douanes ou accises.
(6) Nom, prénom et profession de l'expéditeur.

Je déclare en outre que ces marchandises sont originaires de (1)
Fait à . . . . le . . . . 18 .

Acte d'affirmation.

Je soussigné (2) . . . . . . des douanes à . . . . . . affirme que les marchandises déclarées ci-dessus sont réellement originaires de (1) . . . . . . et que cette origine a été constatée conformément au § 1 de l'art. 3 de la loi du 19 Juin 1845.
Fait à . . . . le . . . . 18 .
(Sceau.)

Certificat d'exportation.

Je soussigné, receveur des douanes au bureau de . . . . . . certifie que les marchandises désignées ci-dessus ont été exportées aujourd'hui par mon bureau, suivant (3) . . . . . . de sortie n°. ci-annexé.
Fait à . . . . le . . . . 18 .
(Sceau.)

Modèle *C.*

CERTIFICAT D'EXPORTATION.

Je soussigné, receveur des douanes au bureau de . . . . . . certifie que les marchandises désignées dans (4) . . . . . . de sortie n°. ci-annexé, ont été exportées aujourd'hui par mon bureau, et qu'elles ne proviennent ni d'un entrepôt ni d'un transit par ce pays.
Fait à . . . . le . . . . 18 .
(Sceau.)

Modèle *D.*

CERTIFICAT D'ORIGINE ET D'EXPORTATION.

Déclaration.

Je soussigné (5) . . . . . . demeurant à . . . . . . province de . . . . . . déclare expédier les marchandises désignées ci-après, savoir:

N°. d'ordre.	Dénomination et quantité des marchandises.	Nombre des collis (en lettres).	Marques et n°s. des collis.	Poids brut de chaque collis.

par le bureau de . . . . . . en destination de (6).

(1) Pour le sucre: des possessions Néerlandaises aux Indes Orientales; pour le coton en laine: la colonie Néerlandaise de Surinam.
(2) Contrôleur ou receveur.
(3) Le récépissé ou la déclaration.
(4) Le récépissé ou la déclaration.
(5) Nom, prénom et profession de l'expéditeur.
(6) Les Pays-Bas ou la Belgique.

Je déclare en outre, que ces marchandises sont originaires de (1).
Fait à . . . . le . . . . 18 .

Acte d'affirmation.

Les soussignés, bourgmestre et échevins de la (2) . . . . . . province de . . . . . . affirment, que les marchandises déclarées ci-dessus, sont réellement originaires de (1).
Fait à . . . . le . . . . 18 .
(Sceau.)

Certificat d'exportation.

Je soussigné, receveur des douanes au bureau de . . . . . . certifie que les marchandises désignées ci-dessus ont été exportées aujourd'hui par mon bureau, suivant (3) . . . . . . de sortie n°. ci-annexé, et qu'elles ne proviennent ni d'un entrepôt ni d'un transit par ce pays.
Fait à . . . . le . . . . 18 .
(Sceau.)

[Ce traité a été ratifié par S. M. le Roi des Pays-Bas le 30 *Janvier* 1852 *et par S. M. le Roi des Belges le* 14 *Décembre* 1851. *L'échange des actes de ratification a eu lieu le* 31 *Janvier* 1852 (4).]

La DÉCLARATION *suivante a été insérée au procès-verbal d'échange des actes de ratification:*

„ A la suite des explications échangées entre les deux gouvernements, à propos du projet de loi présenté aux chambres Belges le 22 Décembre

---

(1) Les Pays-Bas ou la Belgique; pour les céréales et les perches de sapin mentionner spécialement le duché de Limbourg.
(2) Ville ou commune.
(3) Le récépissé ou la déclaration.
(4) Le terme fixé pour l'échange des ratifications a été successivement prorogé au 31 Décembre 1851 et au 31 Janvier 1852 par des protocoles additionnels en date du 13 et du 30 Décembre 1851, les circonstances n'ayant pas permis de terminer en temps utile les délibérations législatives des deux pays sur le traité du 20 Septembre.
Pour la même raison l'arrangement suivant a été signé le 30 Décembre 1851:

«Désirant prévenir l'interruption des relations commerciales entre les Pays-Bas et «la Belgique, qui pourrait résulter de la circonstance que le traité de commerce et «de navigation du 29 Juillet 1846 cesse d'être en vigueur le 31 Décembre 1851, «tandis que celui signé le 20 Septembre 1851 et destiné à sortir effet dès le 1er Janvier «1852 n'a pas encore pu être ratifié.
«Le soussigné Herman van Sonsbeeck, Ministre des Affaires Etrangères de S. M. «le Roi des Pays-Bas, et le soussigné, Pierre baron Willmar, Envoyé Extraordinaire «et Ministre Plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges près la Cour des Pays-Bas, se «sont réunis et sont convenus de ce qui suit:
«Les Gouvernements Néerlandais et Belge prendront immédiatement, chacun de «son côté, les mesures nécessaires pour que les habitants des deux royaumes puissent «continuer réciproquement à jouir provisoirement de tous les avantages en fait de «commerce et de navigation accordés par le traité du 29 Juillet 1846, pour ce qui «concerne l'importation et l'exportation entre les deux pays, tant par rivières et canaux «que par mer et par terre. Les gouvernements Néerlandais et Belge se réservent de «part et d'autre le droit de revenir sur ces mesures, après en avoir donné connais«sance à l'autre gouvernement au moins quinze jours d'avance.
«Fait à la Haye, en double original, le 30 Décembre 1851.

«Van Sonsbeeck. Willmar.»

1851, et pour fixer le sens du sixième alinéa de l'art. 14 du traité du 20 Septembre dernier, il est entendu que la différence dont il s'agit dans cet alinéa, quant aux marchandises qui demeurent soumises au régime différentiel, créé par la loi Belge du 21 Juillet 1844, ne pourra être augmentée ni par la suppression de la déduction de 10 pour cent établie par l'art. 4 de ladite loi, ni par toute autre mesure."

N°. 267. *Convention pour la répression de la fraude en matière de douane et d'accises, entre les Pays-Bas et la Belgique, conclue le* 20 *Septembre* 1851.

1851. 20 Sept.

(Journal Officiel, 1852, n°. 12.)

S. M. le Roi des Pays-Bas, d'une part, et S. M. le Roi des Belges, d'autre part, voulant prendre des mesures réciproques pour réprimer efficacement la fraude en matière de douane et d'accise sur leurs frontières limitrophes, ont résolu de conclure dans ce but une convention spéciale, comme complément du traité de commerce et de navigation intervenu entre eux en date de ce jour, et ont désigné pour leurs plénipotentiaires, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, le sieur Pierre Philippe van Bosse, Commandeur etc., Son Ministre des Finances; et

S. M. le Roi des Belges, le lieutenant-général baron Willmar, Commandeur de Son ordre etc., Son Aide-de-camp et Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près la Cour des Pays-Bas, et le sieur Charles Liedts, Commandeur de Son ordre etc., Son Ministre d'Etat et Son Gouverneur de la province de Brabant, en mission extraordinaire près la Cour des Pays-Bas;

Lesquels, après avoir trouvé leurs pleins-pouvoirs en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants:

Art. 1. Les hautes parties contractantes s'engagent à empêcher de commun accord la fraude sur leurs frontières limitrophes, par tous les moyens compatibles avec leur législation et leur organisation administrative

Cet engagement s'applique tant aux marchandises expédiées en transit direct ou par entrepôt, qu'aux marchandises étrangères acquittées et aux marchandises indigènes qui sont imposées ou prohibées à l'importation de l'un des deux Etats dans l'autre.

Art. 2. Il ne sera toléré sur le territoire réservé dans l'un des Etats aucun dépôt de marchandises, ni aucun autre établissement de l'espèce, suspect d'alimenter la fraude dans l'autre Etat.

Si les approvisionnements des boutiques, magasins, etc., établis dans la zone frontière, excédaient les besoins de la consommation locale, ils seront soumis par la douane, dans les limites de la loi, à une surveillance spéciale propre à prévenir qu'ils ne servent au commerce interlope.

Les marchandises étrangères non acquittées ne seront admises en dépôt sur le territoire réservé, que dans les locaux placés sous la clef et la garde de l'administration et dans les seules localités où existe un bureau de douanes.

Art. 3. Chacune des hautes parties contractantes fera surveiller sur son territoire les sujets de l'autre partie qui seraient soupçonnés de se livrer à la fraude.

En conséquence, les individus de cette catégorie qui seront rencontrés transportant des marchandises sans justification valable, seront arrêtés par les agents des douanes et poursuivis conformément aux lois de l'Etat où s'opère l'arrestation. Si l'existence des marchandises est dûment justifiée, les employés les escorteront jusqu'à ce que l'exportation soit consommée selon les dispositions de la présente convention.

Les individus soupçonnés de se livrer à la fraude, non porteurs de marchandises, mais dépourvus de passeports réguliers, seront conduits devant l'autorité compétente, qui les fera ramener à la frontière, conformément aux lois du pays.

Art. 4. Les agents des douanes mettront en usage, des deux parts, tous les moyens légaux à leur disposition, afin d'empêcher que, sous prétexte de circulation intérieure sur la frontière limitrophe dans l'un des Etats, il ne soit commis des fraudes au préjudice de l'autre Etat.

Les peines prononcées contre les fraudeurs seront appliquées à quiconque, abusant des exemptions de documents pour la circulation intérieure, aura commis ou tenté de commettre une exportation clandestine de l'un des deux Etats dans l'autre.

Art. 5. Tout transport de marchandises, soit indigènes, soit étrangères, passant de l'un des Etats dans l'autre, sera couvert des documents requis par la loi. Ces documents indiqueront la voie à suivre pour arriver du bureau de sortie au bureau d'entrée correspondant, et énonceront le délai pour atteindre la frontière, délai qui ne pourra dépasser le temps ordinaire fixé par les règlements en vigueur.

En cas d'exportation de l'un des Etats, par mer ou par les canaux et rivières conduisant dans l'autre Etat, les capitaines et patrons seront expressément tenus de représenter leurs marchandises au dernier bureau de sortie, et d'y laisser les documents qui s'y rapportent. Si les agents des douanes, tant au lieu de chargement qu'au dernier bureau de sortie, soupçonnent que les marchandises sont destinées à la fraude, ils en donneront immédiatement avis au bureau d'entrée correspondant dans l'autre Etat.

Art. 6. Les marchandises déclarées en transit ou exportées avec décharge de l'accise ne pourront être expédiées par la frontière limitrophe de l'un des Etats dans l'autre, que par les bureaux et les voies de douane désignés dans l'annexe A pour les Pays-Bas et dans l'annexe B pour la Belgique.

Ces marchandises seront escortées par un ou plusieurs employés du dernier bureau de sortie jusqu'au bureau d'entrée correspondant, où les documents d'exportation seront soumis au visa du controleur ou du receveur par les employés d'escorte, qui les rapporteront ensuite au bureau de sortie.

Quand le transport se fait par l'Escaut, l'escorte des marchandises pourra être remplacée par l'apposition, sans frais pour le commerce, de plombs ou de scellés sur les colis ou sur les bateaux, ou bien par le maintien de ceux qui s'y trouvent déjà appliqués. Ces plombs ou scellés ne pourront être enlevés que par les agents des douanes au bureau d'entrée dans l'autre Etat, qui renverront sans délai et munis de leur visa les documents au bureau de sortie.

Les transports ne pourront s'arrêter entre le dernier bureau de sortie et la frontière hors le cas de force majeure, ni rétrograder, à moins que, à raison des attributions du bureau d'entrée correspondant, les marchandises n'y puissent être admises à l'importation. S'il en est ainsi, le controleur ou le receveur de ce bureau en fera mention sur les documents qui accom-

pagnent les marchandises, et celles-ci seront immédiatement réexportées sous l'escorte des mêmes employés, auxquels il pourra être adjoint jusqu'à la frontière un ou plusieurs employés du bureau d'entrée.

Art. 7. Lorsque, à la sortie de l'un des Etats, il sera fait des déclarations pour des marchandises autres, en espèces ou en quantité, que celles qui peuvent être admises par le bureau correspondant dans l'autre Etat, le receveur du bureau de sortie en avertira le déclarant, et si celui-ci persiste à demander l'expédition, il en préviendra sans retard le receveur du bureau d'entrée.

A cet effet, les administrations des deux Etats se communiqueront réciproquement un tableau indiquant les attributions des bureaux de douanes placés de part et d'autre sur la frontière limitrophe.

Art. 8. Les infractions aux mesures de surveillance douanière, la création ou le maintien, malgré la défense de l'administration, des dépôts ou établissements mentionnés à l'art. 2, et les exportations de l'un des Etats dans l'autre, sans les documents rappelés à l'art. 5, ou par d'autres voies que celles qui sont désignées dans ces documents, ou enfin en dehors du délai qui y est déterminé, seront punies conformément aux lois de l'Etat où se commet la contravention.

Si l'exportation des marchandises dont parle l'art. 6 est différée sans motif de force majeure et nonobstant l'invitation des employés d'escorte, il sera provisoirement déclaré saisie du transport et l'exportation ne pourra ensuite être effectuée que du consentement du controleur ou du receveur du bureau de sortie.

Art. 9. Les administrations des douanes et les autres autorités compétentes dans les deux Etats se prêteront, en toute circonstance, concours et appui pour prévenir, constater et punir les contraventions douanières tentées ou consommées au préjudice de l'un ou de l'autre Etat.

Par contraventions douanières on entend les infractions aux prohibitions d'entrée, de sortie ou de transit, aussi bien que la fraude des droits d'entrée, de sortie, de transit ou d'accises, existant dans chaque Etat.

Art. 10. Les agents des douanes de l'un Etat sont expressément autorisés, dans la recherche de la fraude ou dans la poursuite des fraudeurs, à pénétrer sur le territoire étranger, afin d'avertir les agents de l'autre Etat, et ceux-ci devront sur le champ prendre les mesures légales nécessaires pour constater et réprimer la contravention.

Les agents des douanes seront en outre tenus de se signaler réciproquement, dans le plus court délai, les tentatives et les faits de fraude qu'ils sauront avoir lieu au préjudice de l'un et de l'autre Etat.

Un registre destiné à recevoir ces communications sera déposé dans chaque poste de surveillance sur la frontière limitrophe. Si les avis révèlent l'existence de dépôts ou établissements formés dans un dessein de fraude, il sera procédé à de promptes investigations, et il sera immédiatement fait part aux agents de l'Etat intéressé des résultats obtenus, ainsi que des mesures prescrites.

Art. 11. Afin de faciliter la poursuite des contraventions, les agents des douanes de l'un des Etats pourront, à la réquisition de leurs chefs, faite de la part des fonctionnaires de l'autre Etat, être appelés à déposer des faits de fraude, soit devant l'autorité compétente du pays, soit devant les fonctionnaires de l'autre, mais sans quitter le territoire de l'Etat auquel ils appartiennent.

Art. 12. Les bureaux d'entrée et de sortie correspondants dans les deux Etats se communiqueront chaque semaine un relevé, certifié par le receveur, indiquant l'espèce et la quantité des marchandises étrangères exportées en transit, et des marchandises indigènes exportées avec décharge de l'accise. De semblables relevés seront échangés tous les mois pour les marchandises ci-après déclarées à l'exportation, savoir:

1°. par les bureaux Néerlandais: les fils et les tissus et étoffes de toute espèce, les ouvrages de mode, les cigares et tabacs fabriqués;

2°. par les bureaux Belges: les tissus et étoffes de toute espèce, la passementerie, les ouvrages de mode, les ouvrages d'or et d'argent et le savon.

En général, pour toutes les marchandises expédiées par la frontière limitrophe, les agents de l'un Etat auront la faculté de prendre au bureau correspondant de l'autre Etat inspection des registres ou documents de circulation et de transport.

Art. 13. Afin d'assurer la complète efficacité des stipulations qui précèdent, les fonctionnaires supérieurs des douanes dans les deux Etats seront invités à entretenir des relations de bon voisinage et à se réunir, à certains intervalles, pour échanger leurs observations sur les mouvements de la fraude et aviser aux moyens de la réprimer.

Art. 14. La présente convention aura la même durée que le traité de commerce et de navigation, conclu entre les hautes parties contractantes en date de ce jour.

Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à la Haye, le 15 Décembre prochain ou plus tôt si faire se peut.

Sa mise à exécution aura lieu le 1er Janvier 1852.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à la Haye, le 20 jour du mois de Septembre 1851.

Van Bosse.	Willmar.	Liedts.
(*L. S.*)	(*L. S.*)	(*L. S.*)

Procès-verbal.

Les plénipotentiaires de S. M. le Roi des Pays-Bas d'une part et de S. M. le Roi des Belges d'autre part, s'étant réunis pour la signature de la convention concernant la répression de la fraude sur la frontière limitrophe des deux Etats, ont, avant de procéder à cet acte, arrêté les disposions suivantes, qu'ils ont jugé utile de consigner dans le présent procès-verbal:

§ 1. Les deux gouvernements se communiqueront les projets d'instructions qui seront données de part et d'autre aux fonctionnaires et employés pour assurer l'exécution de ladite convention.

§ 2. Chacune des parties contractantes se réserve liberté pleine et entière en ce qui concerne l'établissement, la suppression et les changements d'attributions de ses bureaux de douane sur la frontière limitrophe. Il est néanmoins convenu que, de part et d'autre, on se donnera communication préalable des mesures qui viendraient à être prises en cette matière.

§ 3. Si l'expérience fait reconnaître que la formalité de l'escorte ou du

plombage mentionnée au 2e alinea de l'art. 6 de la convention peut, dans des cas spéciaux, être abandonnée sans inconvénients, les administrations des deux pays s'entendront pour en restreindre l'application de commun accord.

§ 4. Lorsque les agents des douanes de l'un des Etats pénétreront sur le territoire de l'autre, en vertu de la convention, ils pourront être revêtus de leur uniforme et munis de leur sabre; mais ils ne pourront s'y trouver réunis plus de deux à la fois.

§ 5. Les registres à tenir dans chaque poste de douanes, aux termes du 2e alinea de l'art. 10 de la convention, seront placés dans un lieu accessible. Les annotations y seront faites, soit par les agents qui effectuent les communications, soit d'après leur déposition verbale, s'ils le désirent, par les agents de l'autre Etat.

§ 6. Il sera réciproquement accordé franchise de port par la poste pour la correspondance officielle, ainsi que pour l'envoi des documents de douane, pourvu que l'enveloppe des lettres et paquets soit dûment contresignée par l'envoyeur.

Cette franchise ne sera toutefois applicable qu'à la correspondance:

1°. Entre les ministres des finances des deux Etats ou entre les fonctionnaires qui seront désignés pour les remplacer;

2°. Entre les directeurs des contributions, douanes et accises dans les directions et arrondissements correspondants dans les deux Etats;

3°. Entre les receveurs des bureaux de douanes correspondants dans les deux Etats.

Les communications réciproques entre les inspecteurs, contrôleurs et receveurs relatives au service se feront, autant que possible, par les employés subalternes des douanes.

§ 7. Les tableaux A et B, mentionnés à l'art. 6 de la convention, n'ayant pu être préparés avant la signature, il est convenu qu'ils seront arrêtés et échangés avant l'époque fixée pour l'échange des ratifications.

Fait, dressé en double et signé après lecture à la Haye, le 20 Septembre 1851.

(Suivent les signatures.)

A. ETAT

A.

ETAT *des bureaux des Pays-Bas, ouverts sur la frontière Belge au transit ou à l'exportation, avec décharge des droits.*

No. d'Orde.	Direction d'arrondiss.	Bureaux.	Attribution.	Date et no. des arrêtés royaux par lesquels les attributions des bureaux leur ont été conférées.	Route du bureau vers la frontière Belge.	Bureau Belge, correspondant.
1	Maestricht.	Eysden (voie de terre.)	Transit et exportation de marchandises avec décharge de l'accise, à l'exception des eaux de vie indigènes, qui exigent une autorisation spéciale.	10 Juin 1840 (B. O. no. 19) Rec. no. 87.	La grande route vers Bernau (Belgique).	Moulingen.
2		Eysden (Meuse.)	Ut supra.	12 Juin 1839 (B. O. no. 23 Rec. no. 79) et 10 Juin 1840 (B. O. no. 19 Rec. no. 87).	La rivière la Meuse.	Lixhe.
3		St. Pierre.	Ut supra.	6 Septembre 1850 (B. O. no. 58 Rec. no. 85) provisoirement, et en définitive par l'arrêté du 17 Septembre 1851 (B. O. no. 134 Rec. no. 118).	Le canal latéral de Maestricht à Liége.	Petit Lanaye.
4		Oud-Vroenhoven.	Transit spécialement de marchandises destinées pour la Prusse.	27 Juillet 1839 (B. O. no. 33 Rec. no. 103).	La grande route de Maestricht vers Tongres.	Riempst.
5		Maestricht	Transit et exportation de marchandises, avec décharge de l'accise, à l'exception des eaux de vie indigènes, qui exigent une autorisation spéciale.	12 Juin 1839 (B. O. no. 23 Rec. no. 79).	1. La route vers le dernier bureau à Eysden (terre). 2. La Meuse (en amont)(dernier bureau à Eysden sur Meuse). 3. Le canal latéral (dernier bureau St. Pierre). 4. La route vers Tongres (dernier bureau Oud-Vroenhoven.) 5. La route vers Maeseyk (dernier bureau Caberg). 6. Le Zuid-Willemsvaart. } dernier bureau à Maestricht. 7. La Meuse (en aval). } dernier bureau à Maestricht.	1. Moulingen, corresp. avec le dernier bureau à Eysden (terre). 2. Lixhe, corresp. avec le dernier bureau à Eysden (Meuse). 3. Petit Lanaye, corresp. avec le dernier bureau à St. Pierre. 4. Riempst, corresp. avec le dernier bureau à Oud-Vroenhoven. 5. Smeermaas. 6. Idem. 7. Smeermaas, Stockheim et Maeseyk.
6		Berg.	Transit.	12 Juin 1839 (B. O. no. 23 Rec. no. 79).	Le passage sur la Meuse vers la route de Stockheim.	Stockheim.
7		Ittervoort.	Exportation de vins et transit.	24 Sept. 1841 (B. O. no. 34 Rec. no. 153) 10 Août 1844 (B. O. no. 42 Rec. no. 190).	La grande route vers Maeseyk.	Ophoven.

Direction d'arrondiss.	Bureaux.	Attributions.	Date et n°. des arrêtés royaux par lesquels les attributions des bureaux leur ont été conférées.	Route du bureau vers la frontière Belge.	Bureau Belge correspondant.
Maestricht.	Weert.	Transit et exportation de marchandises d'accises en décharge, à l'exception des eaux de vie indigènes, qui exigent une autorisation spéciale.	12 Juin 1839 (B. O. n°. 23; Rec. n°. 79).	Le canal du Zuid-Willemsvaart et la route de Weert sur Bréc.	Loozen.
Bréda.	Wernhout.	Transit et exportation de marchandises d'accises en décharge, à l'exception des eaux de vie indigènes, qui exigent une autorisation spéciale.	12 Juin 1839 (B. O. n°. 22).	Chaussée de Bréda à Anvers.	Westwezel.
	Baarle Nassau.	Transit de chevaux et poulains, article unique.	17 Janvier 1847 (B. O. n°. 1).	Grande route de Bréda à Turnhout.	Baarle-Duc.
	Galderen.	Ut supra.	4 Dec. 1851 (B. O. n°. 148).	Route de la maison dite *het Groothuis ten halve*, borne n°. 219, par le pont du Keersel longeant la borne, la tourelle de Galderen, et l'endroit *de drie Zwaantjes*, par la contrée de Galderen et de Bouvègne et le pont du diable vers Ginneken et vice-versa.	Meersel.
2 Middelbourg.	Bath.	Transit et exportation de marchandises, avec décharge de l'accise; les eaux de vie indigènes, en vertu d'autorisation spéciale (seulement par eau).	12 Juin 1839 (B. O. n°. 22).	La rivière l'Escaut.	Lillo.
3	Kappellebrug.	Exportation de toutes marchandises avec décharge de l'accise, sauf les eaux de vie indigènes, seulement sur autorisation spéciale.	6 Avril 1842 (B. O. n°. 10) 12 Dec. 1845 (B. O. n°. 70). Par ces deux arrêtés, toutes les attributions conférées au bureau d'expédition et de payement de droits à Hulst par l'arrêté du 12 Juin 1839, (B. O. n°. 22), et par conséquent entre autres l'exportation mentionnée ci-contre, sont transmises au bureau de Kappellebrug.	Chaussée de Kappellebrug vers St. Nicolas.	De Tromp, sous la jurisdiction de la commune Belge Kemseke.
4	Sas de Gand.	Exportation par voie de terre de marchandises avec décharge de l'accise, les eaux de vie indigènes seulement sur autorisation spéciale. Le transit seulement par eau.	12 Juin 1839 (B. O. n°. 22; Rec. n°. 78).	Le canal de Neuzen au Sas de Gand et la route le long du chemin de halage sur la rive gauche du canal de Neuzen à Gand.	Selzaete.

N°. d'Ordre.	Direction d'arrondiss.	Bureaux.	Attributions.	Date et n°. des arrêtés royaux par lesquels les attributions des bureaux leur ont été conférées.	Route du bureau vers la frontière Belge.	Bureau Belge correspondant.
15	Middelbourg.	l'Ecluse.	Exportation par voie de terre de marchandises avec décharge de l'accise. Transit seulement par eau. Exportation d'eaux de vie indigènes, seulement sur autorisation spéciale.	Ut supra.	La grande route de Brugge par St. Anne ter Muide vers l'Ecluse ou le canal à halage de Brugge par Damme, Oostkerke et Houcke vers l'Ecluse	West-Kappelle. Houcke.
16	Bois-le-Duc.	Bergeijksche barrière.	Transit et exportation de marchandises avec décharge de l'accise, sauf les eaux de vie indigènes, seulement sur autorisation spéciale.	Ut supra.	La grande route d'Eindhoven vers Hasselt.	Grande barrière de Lommel.

OBSERVATIONS.

Outre les bureaux limitrophes énoncés en ce tableau, des bureaux ont été établis dans la province de Limbourg, sur la frontière Belge, à Hoogcruts, Caberg, Roosteren et Stevensweert; mais ces bureaux ne sont désignés ni pour le transit, ni pour l'exportation de marchandises d'accise.

B.

ETAT *des bureaux Belges, ouverts sur la frontière des Pays-Bas, au transit et à l'exportation, avec décharge des droits.*

Désignation des bureaux.	Attributions.	Routes autorisées.	Bureaux correspondants dans les Pays-Bas.
West-Cappelle.	Transit des marchandises de douane, et transit des vins.	La route de l'Ecluse à Bruges.	l'Ecluse.
Houcke.	Transit des produits agricoles, et des charbons de terre seulement.	Le canal de l'Ecluse à Bruges.	l'Ecluse.
Watervliet.	Transit des grains.	Le chemin de Waterland à Watervliet; le grand chemin d'IJzendijke à Watervliet, par le chemin, dit Kantynstraet; le chemin de Mollekot à Hoogkastel.	IJzendyke.
Selzaete.	Transit des marchandises de douane et d'accise; exportation avec décharge des bières et vinaigres indigènes et des eaux de vie indigènes.	Le canal de Ter Neuzen.	Sas de Gand.
La Trompe (Hekene).	Exportation, avec décharge, des vinaigres indigènes.	La chaussée de St. Nicolas à Hulst.	Kappellebrug.
Lillo.	Exportation, avec décharge, des bières, eaux de vie et vinaigres indigènes, des sucres raffinés et des sucres bruts de betterave, et du sel raffiné.	l'Escaut.	Bath.

Désignation des bureaux.	Attributions.	Routes autorisées.	Bureaux correspondants dans les Pays-Bas.
Anvers.	Transit des marchandises de douane et d'accise, par rivières.	l'Escaut.	Bath.
Westwesel.	Transit des marchandises de douane et d'accise. Exportation, avec décharge, des bières et vinaigres indigènes.	La route d'Anvers à Bréda.	Wernhout.
Meersel.	Transit des chevaux à l'entrée.	Le chemin de Bréda à Meersel.	Galderen.
Bar-le-Duc.	Transit des chevaux à l'entrée pour Turnhout.	Les chemins de Bréda et de Tilbourg à Turnhout, par Bar-le-Duc.	Baarle-Nassau.
Turnhout.	Vérification des chevaux à l'entrée en transit par Bar-le-Duc.		
Lommel (grande barrière).	Transit des marchandises de douane.	La route d'Eindhoven à Hasselt.	Barrière de Bergeyk.
Loozen.	Transit des marchandises de douane et d'accise par rivières, transit des chevaux à l'entrée par terre.	Le canal du Zuid-Willemsvaart et le canal de la campine; le chemin de Weert à Bocholt.	Weert.
Ophoven.	Transit des marchandises de douane et d'accise.	La route de Venlo à Ophoven.	Ittervoort.
Maeseyck.	Transit des marchandises de douane et d'accise.	La Meuse, et le chemin de Susteren à Maeseyck en traversant la Meuse.	Maestricht, Roosteren.
Smeermaes.	Transit des marchandises de douane et d'accise.	La Meuse, et le canal du Zuid-Willemsvaart.	Maestricht.
Riempst.	Transit des marchandises de douane et d'accise. Exportation, avec décharge, des bières et vinaigres indigènes et du sel raffiné.	La route de Tongres à Maestricht, par Wilré.	Vieux-Vroenhoven, Maestricht.
Petit Lanaye.	Transit des marchandises de douanes et d'accise. Exportation, avec décharge, des bières et vinaigres indigènes, du sel raffiné, des sucres raffinés, et des sucres bruts de betterave.	Le canal latéral à la Meuse.	St. Pierre, Maestricht.
Lixhe.	Transit des marchandises de douane et d'accise. Exportation avec décharge des bières et vinaigres indigènes, du sel raffiné, des sucres raffinés, et des sucres bruts de betterave.	La Meuse.	Eysden (Meuse), Maestricht.
Bruxelles.	Transit des cendres de foyer.	l'Escaut et le canal de Bruxelles.	

(Ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas le 31 *Janvier* 1852, *et par S. M. le Roi des Belges le* 14 *Décembre* 1851. *L'échange des ratifications a eu lieu le* 31 *Janvier* 1852 *à la Haye.)*

1851. 24 Sept.

N°. 268. *Arrêté Royal du* 24 *Septembre* 1851, *par lequel la franchise et l'assimilation mentionnées aux articles* 1 *et* 6 *de la loi du* 8 *Août* 1850 (*J. O. n°.* 47) *sont accordées aux navires* Norvégiens.

[*Traduction.*]

NOUS, GUILLAUME III, ETC., ETC., ETC.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et des Colonies, du 15/22 Septembre 1851;

Vu la lettre y jointe du Ministre Plénipotentiaire de S. M. le Roi de Suède et de Norvège, du 23 Juillet 1851;

Et prenant en considération que, d'après cette lettre, la Norvège satisfait aux conditions énoncées à l'article 1er de la loi du 8 Août 1850 (J. O. n°. 47), réglant les intérêts de la navigation Néerlandaise;

Vu le dit article, ainsi que l'article 6 de la même loi;

Avons arrêté et arrêtons:

Art. 1. La franchise assurée aux navires Néerlandais par l'art. 3, § 1, de la loi du 19 Juin 1845 (J. O. n°. 28), est également accordée aux navires Norvégiens.

Art. 2. Dans les colonies et possessions de ce Royaume en d'autres parties du monde ces mêmes navires sont assimilés aux navires nationaux. Cette assimilation ne s'étend pas au cabotage dans les mers des Indes Orientales Néerlandaises.

Nos Ministres des Finances et des Colonies sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au Journal Officiel.

La Haye, le 24 Septembre 1851.

GUILLAUME.

Le Ministre des Finances,
VAN BOSSE.
Le Ministre des Colonies,
CH. F. PAHUD.

1851. 3 Oct.

N°. 269. *Déclaration et Règlements concernant le chomage annuel et le curage des rivières et canaux appartenant aux territoires des Pays-Bas et de la Belgique.*

(Journal Officiel 1851, n°. 139.)

Le gouvernement de S. M. le Roi des Pays-Bas, appréciant les avantages qu'il y aurait à faire concorder dans les Pays-Bas et en Belgique les époques du chômage annuel sur les rivières et canaux, dont la navigation intéresse à la fois les deux pays, ainsi que les époques et travaux de curage des cours d'eau non-navigables qui coulent d'un pays vers l'autre, et désirant mettre un terme aux inconvénients que présente l'état de choses contraire, le soussigné, Ministre des Affaires Etrangères de S. M. le Roi des Pays-Bas, a été autorisé à déclarer et déclare que le gouvernement Néerlandais est prêt à se

conformer en ce qui le concerne, aux dispositions contenues dans les règlements A et B ci-annexés, moyennant qu'une déclaration semblable soit faite de la part du gouvernement de S. M. le Roi des Belges.

La Haye, le 3 Octobre 1851.

VAN SONSBEECK.
(*L. S.*)

RÈGLEMENT *A.*

Art. 1. Un arrêté spécial pour chaque canal et rivière dont la navigation doit être interrompue, sera pris chaque année par l'autorité administrative des deux Royaumes, sur le rapport des ingénieurs, à l'effet de déterminer le commencement et la durée de l'interruption de la navigation qui sera réduite au nombre de jours indispensables à l'exécution des travaux.

Art. 2. Les ingénieurs en chef respectifs du waterstaat pour les Pays-Bas et des ponts et chaussées pour la Belgique, dans les provinces limitrophes, proposeront, chacun en ce qui le concerne, la durée de la baisse des eaux, que nécessiteraient les travaux à exécuter, ainsi que l'époque à laquelle la baisse devrait commencer.

Art. 3. Les deux gouvernements, en se communiquant réciproquement les propositions des ingénieurs en chef respectifs, s'entendront à l'effet de combiner l'époque et la durée de la baisse, de manière à rendre simultanée l'interruption de la navigation dans les deux pays.

Les arrêtés relatifs à cette mesure seront pris le plus tôt possible chaque année.

Art. 4. Les cas imprévus et de force majeure exceptés, lorsque des travaux extraordinaires exigeront sur une rivière ou un canal un chômage de plus de deux mois, le gouvernement auquel incombent ces travaux, après s'être entendu avec l'autre gouvernement, prendra un arrêté spécial et motivé qui fixera le commencement de ce chômage et sa durée.

Cet arrêté devra être communiqué au gouvernement de l'autre pays, deux mois au moins avant le commencement du chômage.

Art. 5. Dans les cas où l'abondance des eaux ferait craindre pour l'agriculture des dégâts et des pertes, le gouverneur de la province intéressée de l'un ou de l'autre pays aura la faculté de faire baisser les canaux et les rivières après qu'il se sera concerté à ce sujet avec l'administration de la province limitrophe, ou bien, s'il y a urgence, après que les ingénieurs en chef respectifs dans les provinces intéressées en seront convenus entre eux, afin que la baisse d'eau soit effectuée de manière à ne pouvoir causer d'inconvénients à l'autre partie.

Art. 6. Le présent règlement ne sera pas applicable au canal de Gand à Terneuzen.

RÈGLEMENT *B.*

Art. 1. Les mesures à prendre pour le curage des cours d'eau non navigables, s'écoulant d'un pays vers l'autre, seront concertées par les députations permanentes des provinces limitrophes Néerlandaises et Belges.

Art. 2. Le concert aura lieu chaque année de manière que l'application de ces mesures puisse avoir lieu pendant les mois de Juillet et d'Août.

Art. 3. Le curage des cours d'eau s'effectuera simultanément sur les deux territoires.

(*Une déclaration analogue a été faite de la part du gouvernement de S. M. le Roi des Belges, le 3 Octobre 1851.*)

1851. 14 Oct.

N°. 270. *Première Convention supplémentaire au Traité Principal du 25 Juillet 1850, concernant l'établissement d'une Association Telégraphique Austro-Germanique, signée à Vienne le 14 Octobre 1851.*

(Zeitschrift des D. O. Telegr. Vereins 1854. I.)

(*Erster Nachtrags-Vertrag zu dem die Bildung eines Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Vereins betreffenden Haupt-Vertrage.*)

In Gemässheit des Artikels 40 des die Bildung eines Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Vereins betreffenden Vertrages *dato* Dresden am 25 Juli 1850, haben die gegenwärtig dem gedachten Vereine angehörigen hohen Regierungen von Oesterreich, Preussen, Bayern, Sachsen und Württemberg, Behufs der dem ersteren in technischer und administrativer Hinsicht zu gebenden weiteren Ausbildung Bevollmächtigte ernannt, und zwar:

Die K. K. Oesterreichische Regierung den Herrn Sectionsrath und Vorstand des Ministerial-Departements für Telegraphie Dr. C. A. Steinheil und den Herrn Ministerial-Secretair in der Section für das Communications-Wesen Eduard Gerl;

Die K. Preussische Regierung den Herrn Regierungs-und Baurath Friedrich Wilhelm Nottebohm;

Die K. Bayerische Regierung den Herrn Regierungsrath und Vorstand des Telegraphen-Amtes Carl Ernst Dyck;

Die K. Sächsische Regierung den Herrn Vorstand der Ministerial-Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrs-Mittel, Geheimen Rath Carl Wolff von Ehrenstein, und den Herrn Director des Finanz-Vermessungs-Bureau und provisorischen Telegraphen-Director Friedrich Carl Pressler;

Die K. Württembergische Regierung den Herrn Oberbaurath und Vorstand des Telegraphen-Amtes Ludwig Klein.

Diese Bevollmächtigten sind hier zusammengetreten und unter Vorbehalt der Ratification über folgende, als Nachtrag zu dem angezogenen Haupt-Vertrage vom 25 Juli 1850 zu betrachtende Bestimmungen übereingekommen.

Art. 1. (*zu Art.* 2 *und* 41 *des Hauptvertrages.*) Deutsche Staaten können dem Vereine nur als wirkliche Mitglieder beitreten. Jede dem beitretenden Staate benachbarte Regierung ist befugt, Namens des Vereins die Unterhandlungen zu führen, und den Vertrag in dem Falle ohne weiteres abzuschliessen, dass die beitretende Regierung sich sämmtlichen Vereins-Bestimmungen unterwirft. Der abgeschlossene Vertrag ist sämmtlichen übrigen Vereins-Regierungen vollständig mitzutheilen. Für ausnahmsweise Bestimmungen, welche bei einem solchen Beitritte vereinbart werden sollten, ist bei der Verhandlung die Genehmigung sämmtlicher übrigen Vereins-Regierungen vorzubehalten und dieselbe einzuholen. Nicht-Deutsche Staaten können nicht wirkliche Mitglieder des Vereins werden, jedoch mit dem Vereine in ein Vertrags-Verhältniss treten. Zur Leitung der Verhandlungen Namens des Vereins mit der betreffenden nicht-

Deutschen Regierung ist ebenfalls jede ihr benachbarte Vereins-Regierung berechtigt, und kommt für solchenfalls zu vereinbarende Ausnahms-Bestimmungen der oben bezeichnete Vorbehalt gleichmässig in Anwendung.

Art. 2. (*zu Art.* 3.) Die Vereins-Regierungen geben sich wechselseitig die Zusicherung, spätestens bis 1 Juli 1852 das Durchtelegraphiren zwischen den Central-Telegraphen-Stationen dieser Regierungen ohne Umtelegraphiren der Depeschen in soweit, als die hierbei betroffenen Linien nicht durch Zwischen-Correspondenz in Anspruch genommen sind, und dergestalt in Wirksamkeit treten zu lassen, dass jede dieser Stationen direct jedes Zeichen nach der andern bringt. Zur Durchführung dieser Massregeln werden sämmtliche Vereins-Regierungen für die internationale Correspondenz auf jenen Linien vorläufig die *Morse*'schen Schreibapparate mit Relais und einer Uebertragungs-Vorrichtung nach dem unter N°. 1 anliegenden Schema in Anwendung bringen und das hier unter N°. 2 beigeschlossene Alphabet allseitig annehmen.

Jeder Vereins-Regierung bleibt es unbenommen, ihrerseits so viel andere Orte in diesen Bereich der directen Mittheilung zu ziehen, als sie für gut befindet. In Gleichem bleibt ihr die Zahl der auf den bezeichneten Linien in Anwendung zu bringenden Uebertragungs-Vorrichtungen freigestellt.

Art. 3. (*zu Art.* 4.) Als geringstes Mass der zugesicherten Schnelligkeit in der Beförderung soll angesehen werden, dass die Depesche mindestens früher den Bestimmungsort erreicht, als mit Rücksicht auf den Zeitpunkt der geschehenen Aufgabe durch den regelmässigen Post- oder Eisenbahndienst ermöglicht war (Art. 25); ausgenommen ist jedoch der Fall der eingetretenen Unterbrechung der Leitung.

Art. 4. (*zu demselben Artikel.*) Reclamationen sind, wenn sie sich als begründet erwiesen haben, gebührenfrei. Ist die Erledigung der Reclamation auf telegraphischem Wege zu ermöglichen, so wird die diesfällige Correspondenz jedem andern Depeschen-Verkehr gleich behandelt. Wird für jenen Zweck die Vermittelung der Post in Anspruch genommen, so haben sich die Telegraphen-Behörden des aus der Anlage n°. 3 ersichtlichen Formulars, als Circular-Schreiben zu bedienen.

Art. 5. (*zu Art.* 7) Ist bei Beförderung einer Depesche über den Endpunkt der Telegraphen-Linie hinaus oder nach seitwärts derselben gelegenen Orten eine Verfügung getroffen worden, welche von dem abweicht, was der Aufgeber hierüber angeordnet hatte, so ist dieser Vorgang und dessen Veranlassung der Aufgabe-Station telegraphisch mitzutheilen.

Art. 6. (*zu Art.* 9) Auf sämmtlichen Vereins-Linien sollen nicht blos die *als solche* angemeldeten Nachtdepeschen, sondern auch jene Depeschen, welche vor 9 Uhr Abends aufgegeben, aber vor dem Eintritte der Nachtstunden noch nicht abzusetzen gewesen sind, ohne Aufenthalt weiter befördert und bestellt werden. Zu diesem Zwecke soll:

a. die Central-Telegraphen-Station jeder Vereins-Verwaltung täglich um 9 Uhr Abends an jede der zunächst gelegenen Stationen jedes angrenzenden Vereins-Staates die Anfrage richten, ob, wie viele und in welcher Richtung noch Depeschen zu gewärtigen sind;

b. jede Station solange dienstfertig bleiben, bis ihr nach Massgabe der erfolgten Rückantwort von ihrer Central-Station bekannt gegeben wurde, dass keine Depeschen mehr zu gewärtigen sind; und

c. die für die Eröffnung, wie für den Schluss der Telegraphen-Bureaus

getroffene Zeitbestimmung nach der mittleren Zeit eines jeden betreffenden Orts verstanden werden.

Art. 7. (*zu Art.* 10.) Die Vereins-Verwaltungen werden sich ein für alle Mal zur Controle der verschiedenen Normal-Uhren, die mittlere Zeit ihrer resp. Central-Stationen mittheilen.

Art. 8. (*zu Art.* 11.) Als genügende Adresse soll der Name des Absenders, so wie der Name und Wohnort des Empfängers betrachtet werden. Die Folgen einer ungenügenden Adressirung sind vom Absender zu tragen, welcher auch eine nachträgliche Telegraphirung zur Vervollständigung der Adresse nur gegen Entrichtung der Tarifmässigen Telegraphen-Gebühren beanspruchen kann.

Art. 9. (*zu Art.* 13.) Von einem Hindernisse der sogleichen Abfertigung einer aufgegebenen Depesche ist der Aufgeber nur in dem Falle von Amtswegen in Kenntniss zu setzen, als sich eine längere Dauer der Verzögerung (Art. 3) voraussehen lässt.

Art. 10. (*zu Art.* 19.) Wenn eine Depesche rücksichtlich der Unzulässigkeit ihres Inhalts erst an dem in einem andern Vereins-Staate gelegenen Bestimmungsorte als zur Abgabe nicht geeignet erkannt wird, so soll hiervon der Absender jederzeit unentgeltlich benachrichtigt werden. Wegen solcher Mängel der Depeschen, welche von den Telegraphen-Bediensteten selbst begangen werden, soll in keinem Falle die Beförderung oder Bestellung einer Depesche verhindert oder verzögert werden.

Art. 11. Für die Correspondenz zwischen den in directer Verbindung mit einander stehenden Central-Stationen (Art. 3) soll zunächst jederzeit die kürzeste Leitungs-Linie gewählt, und für den Fall dass solche nicht offen wäre, die Correspondenz auf die jener Linie — der Kürze nach — zunächst stehende Linie geleitet werden.

Art. 12. (*zu Art.* 20.) Innere Depeschen haben in der Reihenfolge den Vereins-Depeschen voranzugehen. Eine bereits begonnene Vereins-Depesche ist jedoch, mit Ausnahme von Fällen, wo Gefahr im Verzuge ist, niemals zu unterbrechen.

Art. 13. Bei jeder Depesche soll

a. der Ort der Aufgabe,

b. die Journalnummer der Aufgabs- und beziehungsweise jeder Absatz-Station,

c. die Abfertigungszeit vom Aufgabsorte, und

d. die Wortzahl

angegeben werden. Diese Angaben haben dem Depeschen-Inhalte vorauszugehen, und bis an den Bestimmungsort zu gelangen.

Bei Depeschen in fremden Sprachen soll die Bezeichnung denselben und bei chiffrirten Depeschen das Wort „*Chiffer*" vorangeschickt werden.

Die Angabe des eingehobenen Gebührenbetrages hat bei Abtelegraphirung der Depeschen wegzubleiben.

Art. 14. (*zu Art.* 22.) Von einer Unterbrechung, welche bereits 6 Stunden angedauert hat oder voraussichtlich mindestens so lange dauern wird, hat die betreffende Central-Station an jede andere Vereins-Central-Station, und jene Station, von welcher ab die Weiterbeförderung auf telegraphischem Wege unthunlich ist, nach allen Richtungen hin hiervon, sowie von der erfolgten Wiederherstellung der Verbindung Nachricht zu geben. Diese Nachrichten sind von Station zu Station weiter zu befördern.

Art. 15. (*zu Art.* 23.) Für die Collationirung gelten nachfolgende weitere Bestimmungen:

a. Der Absender hat, wenn er die Collationirung begehrt, die zurückgelangte Depesche jedenfalls wortgetreu zu erhalten. Findet sich eine Unrichtigkeit, welche der Absender nicht dahingestellt lassen will, so hat ohne Einhebung einer Mehrgebühr die Abgangs-Station so lange mit der Bestimmungs-Station zu correspondiren, bis die Richtigkeit hergestellt ist.

b. Es ist auch dem Empfänger gegen Erlegung der Collationirungs-Gebühr freigestellt, die Collationirung zu verlangen. Zu diesem Behufe ist der Aufgabs-Station der Inhalt der Depesche genau so, wie sie dem Empfänger ausgefertigt wurde, mitzutheilen. Stimmt die zurückgelangte Depesche mit dem Originale zusammen, so ist dem Empfänger die amtliche Bestätigung hierüber auszufertigen. Im anderen Falle ist die Berichtigung der wahrgenommenen Differenzen von Amtswegen vorzunehmen.

c. Wird die Collationirung von dem Empfänger der Art verlangt, dass dem Absender die Depesche zur Controle über die Richtigkeit des Inhalts wieder mitgetheilt werde, so ist die in dieser Weise gewünschte Collationirung eben so zu taxiren, als wäre eine neue Depesche aufgegeben worden. Im Uebrigen ist nach dem oben unter *b* aufgestellten Grundsatze vorzugehen.

d. Die Collationirung muss immer durch Correspondenz zwischen der Aufgabs-und Abgabs-Station bewirkt werden.

Art. 16. (*zu Art.* 24.) Dem Aufgeber einer Depesche steht es frei, dieselbe nach mehreren Stationen zugleich zu adressiren; eine solche Depesche wird jedoch als eben so viele einzelne Depeschen behandelt, als Adress-Stationen angegeben sind.

Art. 17. (*zu Art.* 25.) Für die Ausfertigung und Bestellung der Depeschen sind die in den Anlagen n°. 4 und n°. 5 ersichtlichen Formulare vereinbart worden. Wenn Depeschen desshalb unbestellbar erliegen, weil der Adressat nicht aufzufinden ist, so soll dieses sogleich durch Anschlag bei dem Telegraphen-Bureau an der Bestimmungs-Station bekannt gegeben werden.

Art. 18. (*zu Art.* 26.) Der Bemessung der Telegraphen-Gebühren soll anstatt der Gesammtlänge der zu durchlaufenden Telegraphen-Linien der kleinste geographische Abstand der Empfangs-Telegraphen-Station von der Aufgabs-Station und zwar nach der vom Vereine angenommenen Karte zu Grunde gelegt werden. Als Grundlage für die Gebühren-Einhebung soll der Eintrag der Gebühren-Zonen in eigends hierzu bestimmte Karten dienen.

Die K. K. Oesterreichische Telegraphen-Verwaltung wird sich dem Eintrage jener Rayons für sämmtliche Vereins-Stationen unterziehen. Bei jeder Station ist nach Massgabe der für sie ausgefertigten Karte ein alphabetisches Verzeichniss sämmtlicher Vereins-Stationen nach Beilage n°. 6 mit beigefügten Gebühren aufzustellen, und dem Publikum zugänglich zu machen.

Art. 19. (*zu Art.* 27.) Zusammengesetzte Worte müssen, wenn sie vom Aufgeber durch Bindestriche getrennt geschrieben sind, auch getrennt telegraphirt werden, in welchem Fall jeder der in solcher Weise getrennten Worttheile auch für sich als ein Wort gezählt und berechnet wird. Im entgegengesetzten Falle ist jedes zusammengesetzte Wort als Ein Wort, jedoch mit Berücksichtigung der als Grenze bestimmten Anzahl von 7 Sylben, zu zählen und zu telegraphiren. Im Wege der Instruction sollen die Telegraphen-Aemter angewiesen werden, für den Fall dass eine

Depesche in Folge der Annahme von Bindestrichen in eine höhere Gebühren-Klasse gelangt, den Betheiligten hiervon zu verständigen.

Jedes apostrophirte Wort wird als ein ganzes gezählt, daher auch die namentlich in Französischer Sprache häufig vorkommenden einzelnen Buchstaben, welche durch Apostrophe mit dem folgenden Worte verbunden sind, als eben so viele einzelne Worte in Anschlag kommen. Apostrophe und Bindestriche werden im Texte nicht gezählt. Die zur Bezeichnung eigener Namen dienenden Worte *von*, *de*, *von der* u. s. f. sind als selbstständige Worte zu behandeln.

Zahlen sind, so wie sie in der Original-Depesche geschrieben erscheinen, mit Ziffern oder mit Buchstaben zu telegraphiren, und in der Ausfertigung der Depesche auszudrücken. Ist eine Zahl mit Buchstaben gegeben, so wird dieselbe, gleichviel ob sie eine einfache oder eine zusammengesetzte ist, unter Rücksichtnahme auf die Sylbenzahl als Ein Wort behandelt.

Wenn eine gebrochene Zahl durch Ziffern gegeben wird, ist der Bruchstrich als Zifferzeichen mitzuzählen.

Art. 20. (*zu Art.* 28.) Die den Depeschen des Telegraphen-Dienstes zugestandene Gebührenfreiheit soll sich auf die diesfällige Correspondenz nicht allein der Telegraphen-Aemter, sondern auch aller den Telegraphen-Dienst leitenden Vereins-Behörden jeder Instanz beziehen.

Alle übrigen Staats-Depeschen dagegen unterliegen der Tarifmässigen Gebühren-Berechnung, von der Aufgabe- bis zur Adress-Station, unbeschadet der desshalb etwa für die inneren Verhältnisse einzelner Vereins-Staaten erforderlichen Ausgleichungen.

Obschon im Uebrigen jeder Vereins-Regierung die Verfügung über die Gebührenfreiheit der inneren Staats-Depeschen anheimgestellt ist, so wird es dennoch zur möglichsten Beseitigung einer Ueberbürdung der Telegraphen-Linien, als im Interesse der Vereins-Correspondenz und daher wünschenswerth allseitig anerkannt, dass eine Gebührenfreiheit auch für die inneren Staats-Depeschen nicht ferner gewährt werden möge.

Art. 21. (*zu Art.* 29.) Der Abtelegraphirung einer Depesche, für deren Collationirung die Gebühr erlegt wurde, ist am Schlusse der Ausdruck: *Collationirung bezahlt*, von Amtswegen beizufügen.

Art. 22. (*zu Art.* 30.) Depeschen, welche zugleich nach mehreren Stationen adressirt werden, sind als eben so viele einzelne Depeschen zu tarifiren und zu numeriren, als Abgabs-Stationen angegeben werden. Hieraus folgt, dass, wenn einzelne von den Stationen, nach welchen eine und dieselbe Depesche gerichtet ist, in dem Lande gelegen sind, in dem sich die Aufgabs-Station befindet, die an den inländischen Stationen abzusetzenden Depeschen als interne, die andern dagegen als internationale behandelt werden sollen.

Art. 23. (*zu Art.* 33.) Wenn von den Anordnungen, welche der Aufgeber hinsichtlich der Weiterbeförderung einer Depesche getroffen hat, auf Begehren des Adressaten abgegangen wird (Art. 5), so hat die Aufgabs-Station hiernach die Ausgleichung über das zur Deckung der Kosten der Weiterbeförderung erliegende Depositum zu treffen.

Art. 24. (*zu Art.* 34.) Es ist gestattet bei der Aufgabe einer Depesche zugleich die Gebühr für die zu gewärtigende Rückantwort zu deponiren; der ersten Depesche sind von Amtswegen die Worte „für Antwort — Fl. — Kr. — Thlr. — Gr. — deponirt," beizufügen. Die Rückantwort darf die Wortzahl, fur welche die Beförderungs-Gebühr erlegt wurde, nicht übersteigen.

Art. 25. (*zu Art.* 35.) Die Zurückzahlung der Telegraphen-Gebühren hat stattzufinden:

a. Im Falle der Zurückweisung der Depesche wegen Unzulässigkeit ihres Inhalts für diejenige Strecke, auf welcher die Beförderung noch nicht stattgefunden hat. (Art. 19 u. 35 des Hauptvertrags.) Eine solche Depesche wird bezüglich des rückzuerstattenden Gebührentheils so behandelt, als wäre sie nur bis zu dem Punkte aufgegeben worden, über welchen hinaus sie nicht befördert wurde;

b. Im Falle die Depesche nach ihrer Annahme verloren gegangen sein sollte;

c. Im Falle die Depesche am Bestimmungsorte in einer Weise verstümmelt anlangte, dass dieselbe ihren Zweck nicht erfüllen kann, eine rechtzeitige (Art. 3.) Berichtigung aber nicht zu ermöglichen gewesen ist;

d. Im Falle einer, mit Rücksicht auf das im Art. 3 zugesicherte mindeste Mass der Schnelligkeit, eingetretenen nachgewiesenen Verzögerung;

e. Im Falle begründet befundener Reclamation (vergl. Art. 4).

Reclamationen auf Rückerstattung von Telegraphirungs-Gebühren sollen innerhalb eines Jahres vom Tage der Depeschen-Aufgabe geltend gemacht werden, und können nach Verlauf dieses Zeitraumes keine weitere Berücksichtigung finden.

Der Nachweis, dass die Beschwerde begründet sei, ist stets vom Reclamanten zu führen. Der Rückerstattung der Gebühren hat in jedem Falle eine Entscheidung der betreffenden Central-Telegraphen-Verwaltung voranzugehen. Der Betrag, welcher zurückerstattet ist, hat lediglich dem Staate zur Last zu fallen, in dessen Bereiche der Grund der Rückerstattung eingetreten ist.

Art. 26. (*zu Art.* 36.) Sämmtliche bei den verschiedenen Vereins-Verwaltungen für internationale Depeschen, einschliesslich aller ihrer Verzweigungen einzuhebenden Telegraphen-Gebühren, bilden ein gemeinsames Einkommen des Vereins. — Der Vertheilung desselben unter die einzelnen Vereins-Regierungen soll die Länge der innerhalb eines jeden Vereins-Staats-Gebietes für die internationale Correspondenz im Betriebe befindlicher Leitungslinien als Massstab versuchsweise für Ein Jahr zu Grunde gelegt werden. Für diese Vertheilung kommen bei einem jeden Vereins-Staate alle jene Linien in Rechnung, welche mit dem Telegraphen-Netze des Vereins überhaupt im Zusammenhange stehen, und bereits am ersten Tage des Quartals, für welches die Abrechnung erfolgt, dem Betriebe übergeben waren.

Die für fremde Staaten im Vereins-Gebiete eingehobenen Gebühren sind vor der Vertheilung des Gesammt-Einkommens von diesem abzurechnen; die ausser dem Vereins-Gebiete für Beförderungen auf Vereins-Linien erwachsenen Gebühren sind von dem an der betreffenden Grenze liegenden Vereins-Staate in die gemeinsame Verrechnung zu bringen.

Art. 27. (*zu Art.* 39.) Die Abrechnung über das Vereins-Einkommen soll fur sämmtliche Vereins-Mitglieder durch ein Central-Organ erfolgen, dessen Function vorläufig die Königl. Preussische Verwaltung übernehmen wird. An dieses Central-Organ hat jede Vereins-Verwaltung nach Ablauf eines jeden Kalender-Quartals, nach Massgabe der Beilagen n°. 7 und 8, einen Ausweis über die innerhalb des eigenen Gebietes aufgegebenen Depeschen, und dafür entfallenen Gebühren, und einen zweiten Ausweis über die eingegangenen Depeschen und die für Rückantworten (Art. 24) oder

Collationirungen (Art. 15) bei den Abgabs-Stationen eingegangenen Gebühren einzusenden.

Die Central-Abrechnungs-Behörde hat zu prüfen, ob in diese Ausweise alle Depeschen und richtige Beträge aufgenommen wurden, und sodann die Vertheilung des Einkommens vorzunehmen. Jeder Vereins-Verwaltung wird eine Darstellung der Abrechnung, welche zugleich die Aufforderung zur wechselseitigen Realisirung der zu empfangenden und der zu zahlenden Reste bildet, zu übermitteln, und ferner auch über die in den Ausweisen in Folge der Prüfung etwa vorgenommenen Berichtigungen Nachricht zu geben sein. Jeder Vereins-Regierung bleibt es unbenommen, innerhalb eines Quartals die Erläuterung der empfangenen Mängel einzubringen.

Der aus diesem Geschäfte bei dem Central-Organ erwachsende Aufwand wird aus den Vereins-Einkünften bestritten.

Die Ausgleichung mit dem fremden Staate hat jener Vereins-Staat zu pflegen, welcher den Special-Vertrag mit dem nämlichen fremden Staate abgeschlossen hat. Die Ausgleichung der Werthsdifferenzen mit Staaten, welche nach dem Französischen Münzfusse rechnen, hat nach Massgabe der Beilage n°. 9 zu geschehen.

Art. 28. Da der gegenwärtige Nachtrags-Vertrag nicht in allen seinen Punkten als zur Veröffentlichung geeignet angesehen werden kann, es dagegen zweckmässig erscheint, wenn die vom Eintritt dieses Vertrages an gültigen älteren und neueren Bestimmungen über das internationale Telegraphen-Wesen, soweit deren Kenntniss für das Publikum nöthig oder wünschenswerth erscheint, demselben in ungetrennter Fassung mitgetheilt werden, so ist in der Anlage 10 eine hierzu bestimmte Zusammenstellung vereinbart worden, deren Veröffentlichung in der für jeden Staat geeigneten Weise von sämmtlichen hohen Vereins-Regierungen erfolgen wird.

Art. 29. Diese Uebereinkunft tritt von und mit dem 1 Januar 1852 in Wirksamkeit, und bleibt für die Dauer des Haupt-Vertrages vom 25 Juli 1850 in Kraft.

Art. 30. Die Ratification dieses in fünf gleichlautenden Exemplaren ausgefertigten und vollzogenen Nachtrags-Vertrages soll binnen vier Wochen von heut an in der Weise erfolgen, dass jede der hohen Regierungen von Preussen, Bayern, Sachsen und Württemberg ihre Ratifications-Urkunde im Correspondenzwege an die hohe K. K. Oesterreichische Regierung gelangen, und letztere nach Eingang sämmtlicher Erklärungen das Ergebniss derselben nebst Ihrer eigenen Erklärung den sämmtlichen übrigen hohen Vereins-Regierungen binnen sechs Wochen von heute an zugehen lässt.

So geschehen Wien am 14 October 1851.

Dr. K. A. Steinheil. (*L. S.*) F. W. Nottebohm. (*L. S.*) E. Gerl. (*L. S.*)
K. E. Dyck. (*L. S.*) K. Wolf von Ehrenstein. (*L. S.*) F. K. Pressler. (*L. S.*)
L. Klein. (*L. S.*)

No. 271. *Convention postale entre les Pays-Bas et la France, conclue le* 1er *Novembre* 1851.

1851. 1 Nov.

(Journal Officiel, 1852, no. 10.)

S. M. le Roi des Pays-Bas et le Président de la République Française, également animés du désir d'améliorer, au moyen d'une nouvelle convention, le service des correspondances entre les Pays-Bas et la France, ont nommé pour leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir:

S. M. le Roi des Pays-Bas, monsieur Pierre Philippe van Bosse, Commandeur de Son ordre, etc., Son Ministre des Finances, — et le Président de la République Française, monsieur Jean Marie Armand d'André, Officier, etc., Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de la République Française près S. M. le Roi des Pays-Bas;

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Il y aura, au moins une fois par jour, un échange de dépêches entre l'administration des postes des Pays-Bas et l'administration des postes de France, par l'intermédiaire des postes Belges.

Les dites administrations des postes des Pays-Bas et de France se transmettront aussi réciproquement des dépêches par la voie de la Prusse Rhénane, dans le cas où des correspondances adressées de l'un des deux pays dans l'autre, pourraient être dirigées avec avantage par cette dernière voie.

Art. 2. Indépendamment des dépêches qui seront échangées entre les administrations des postes des deux pays, par les voies indiquées dans l'article précédent, ces administrations pourront s'expédier réciproquement des dépêches par la voie des paquebots-à-vapeur du commerce, naviguant entre les ports Néerlandais et les ports Français.

Art. 3. Les frais résultant du transport entre la frontière des Pays-Bas et la frontière de France, des dépêches désignées dans les deux articles précédents, seront supportés par l'administration des postes de France.

Art. 4. Les prix de port dont l'administration des postes des Pays-Bas et l'administration des postes de France auront à se tenir réciproquement compte, sur les lettres que ces deux administrations se livreront de part et d'autre à découvert, seront établis lettre par lettre, d'après l'échelle de progression de poids ci-après:

Seront considérées comme lettres simples, celles dont le poids n'excédera pas sept grammes et demi;

Les lettres pesant de sept grammes et demi à quinze grammes inclusivement, supporteront deux fois le port de la lettre simple;

Celles de quinze à vingt-deux grammes et demi inclusivement, trois fois le port de la lettre simple, et ainsi de suite, en ajoutant, de sept grammes et demi en sept grammes et demi, un port simple en sus.

Art. 5. Les personnes qui voudront envoyer des lettres ordinaires, c'est-à-dire non chargées, soit du Royaume des Pays-Bas pour la France, l'Algérie et les parages de la Méditerranée où la France possède des établissements de poste, soit de la France, de l'Algérie et des parages de la Méditerranée ou la France possède des établissements de poste, pour le Royaume des Pays-Bas, pourront à leur choix, laisser le port des dites lettres à la charge des destinataires, ou payer ce port d'avance jusqu'à destination.

Art. 6. Le prix du port des lettres ordinaires, adressées de l'un des deux

Etats dans l'autre, sera de trente cents ou soixante centimes par lettre simple.

Ce prix sera réparti entre les administrations des postes des deux pays, dans la proportion d'un tiers au profit de l'administration des postes des Pays-Bas, et de deux tiers au profit de l'administration des postes de France.

Art. 7. Le prix du port des lettres ordinaires, expédiées du Royaume des Pays-Bas pour les parages de la Méditerranée où la France entretient des bureaux de poste, et vice versâ, sera de cinquante cents ou un franc par lettre simple.

Ce prix sera réparti entre les administrations des postes des deux pays, dans la proportion d'un cinquième au profit de l'administration des postes des Pays-Bas, et de quatre cinquièmes au profit de l'administration des postes de France.

Les prix du port à percevoir de part et d'autre, en vertu du présent article, sur les lettres originaires ou à destination des parages de la Méditerranée, pourront être modifiés d'un commun accord entre l'administration des postes des Pays-Bas et l'administration des postes de France.

Art. 8. Les lettres qui seront dirigées de la France sur les Pays-Bas, pour être envoyées dans les colonies et autres pays d'outre-mer au moyen des bâtiments de l'Etat ou du commerce partant des ports des Pays-Bas pour les pays d'outre-mer, devront être affranchies jusqu'au port d'embarquement.

L'administration des postes de France payera à l'administration des postes des Pays-Bas la somme de dix cents par lettre simple, pour prix du transit des dites lettres sur le territoire des Pays-Bas.

Art. 9. Le port des lettres qui seront expédiées des colonies Néerlandaises pour la France, au moyen des bâtiments naviguant entre les dites colonies et les Pays-Bas, sera acquitté par les destinataires de ces lettres.

L'administration des postes de France payera à l'administration des postes des Pays-Bas la somme de quarante cents par lettre simple, pour le port colonial, le port de voie de mer et le prix du transit sur le territoire des Pays-Bas, des lettres ci-dessus désignées.

Art. 10. Dans le cas où l'administration des postes de France pourrait ultérieurement recevoir ou expédier avec avantage par l'intermédiaire des postes Néerlandaises des correspondances originaires ou à destination des divers Etats d'Allemagne, du Danemarc, de la Suède et de la Norvège, les deux administrations des postes des Pays-Bas et de France fixeront d'un commun accord les conditions auxquelles ces correspondances seront échangées entre les deux administrations.

Art. 11. Les lettres expédiées à découvert par la voie de la France, soit des Etats mentionnés au tableau *A*, annexé à la présente convention, pour les Pays-Bas, soit des Pays-Bas pour les dits Etats, seront échangées entre l'administration des postes des Pays-Bas et l'administration des postes de France, aux conditions énoncées dans le dit tableau.

Il est convenu que, dans le cas où les conventions qui règlent les relations de la France avec les pays étrangers, portés au tableau *A* susmentionné, viendraient à être modifiées de manière à influer sur les conditions d'échange fixées par la présente convention pour les correspondances transmises par la voie de la France, ces modifications seront appliquées de plein droit aux dites correspondances.

Il est également convenu que, dans le cas où l'administration des postes des Pays-Bas pourrait ultérieurement recevoir ou expédier avec avantage par l'intermédiaire des postes de France, des correspondances originaires ou à destination d'autres pays étrangers que ceux désignés dans le dit tableau, les deux administrations des postes des Pays-Bas et de France fixeront d'un commun accord les conditions auxquelles ces correspondances seront échangées entre les deux administrations.

Art. 12. L'administration des postes Néerlandaises pourra livrer à l'administration des postes de France des lettres chargées à destination tant de la France, de l'Algérie et des parages de la Méditerranée où la France possède des établissements de poste, que des pays étrangers pour lesquels les Pays-Bas peuvent expédier, par la voie de la France, des lettres ordinaires affranchies jusqu'à destination.

De son côté l'administration des postes de France pourra livrer à l'administration des postes Néerlandaises des lettres chargées à destination des Pays-Bas.

Le port des lettres chargées devra toujours être acquitté d'avance jusqu'à destination. Il sera le double de celui des lettres ordinaires.

Art. 13. Dans le cas où quelque lettre chargée viendrait à être perdue, celle des deux administrations sur le territoire de laquelle la perte aura eu lieu, payera à l'autre administration, à titre de dédommagement, soit pour le destinataire, soit pour l'envoyeur, suivant le cas, une indemnité de vingt-cinq florins ou de cinquante francs, dans le délai de deux mois à dater du jour de la réclamation; mais il est entendu, que les réclamations ne seront admises que dans les six mois qui suivront la date du dépôt ou de l'envoi des chargements; passé ce terme, les deux administrations ne seront tenues l'une envers l'autre à aucune indemnité.

Art. 14. Les taxes dont l'administration des postes des Pays-Bas et l'administration des postes de France auront à se tenir réciproquement compte, sur les journaux, gazettes et ouvrages périodiques, que ces deux administrations se livreront de part et d'autre à découvert, seront calculées en raison du poids brut de chaque paquet portant une adresse particulière, conformément à l'échelle de progression ci-après:

Seront considérés comme simples les paquets dont le poids n'excédera pas quarante-cinq grammes;

Les paquets pesant de quarante-cinq à quatre-vingt-dix grammes inclusivement, payeront deux fois le port du paquet simple;

Ceux de quatre-vingt-dix à cent-trente-cinq grammes, trois fois le port du paquet simple, et ainsi de suite, en ajoutant de quarante-cinq grammes en quarante-cinq grammes un port simple en sus.

Il est convenu toutefois que, dans le cas où plusieurs numéros, soit d'une même ou de différentes publications seraient réunis dans un seul paquet, il ne pourra être perçu moins d'un port simple pour chaque numéro.

Art. 15. Les taxes dont l'administration des postes des Pays-Bas et l'administration des postes de France auront à se tenir réciproquement compte, sur les livres brochés, brochures, papiers de musique, catalogues, prospectus, annonces et avis divers, imprimés, lithographiés, ou autographiés, que ces deux administrations se livreront de part et d'autre à découvert, seront calculées en raison du poids brut de chaque paquet portant une adresse particulière, conformément à l'échelle de progression ci-après:

Seront considérés comme simples les paquets dont le poids n'excédera pas vingt-cinq grammes;

Les paquets pesant de vingt-cinq à cinquante grammes payeront deux fois le port du paquet simple;

Ceux de cinquante à soixante et quinze grammes, trois fois le port du paquet simple, et ainsi de suite, en ajoutant de vingt-cinq grammes en vingt-cinq grammes un port simple en sus.

Art. 16. Les journaux, gazettes, ouvrages périodiques, livres brochés, brochures, papiers de musique, catalogues, prospectus, annonces et avis divers, imprimés, lithographiés ou autographiés, publiés dans les Pays-Bas et qui seront adressés en France, en Algérie et dans les parages de la Méditerranée où la France entretient des établissements de poste, et réciproquement, les objets de même nature publiés en France, en Algérie et dans les parages de la Méditerranée où la France entretient des bureaux de poste, qui seront adressés dans les Pays-Bas, devront être affranchis jusqu'à destination.

Art. 17. La taxe d'affranchissement des journaux et autres imprimés expédiés des Pays-Pas pour la France et l'Algérie, et vice versâ, sera perçue à raison de quatre cents ou huit centimes par paquet simple.

Les taxes perçues en vertu du présent article seront réparties entre les administrations des postes des deux pays dans la proportion d'un quart au profit de l'administration des postes Néerlandaises et de trois quarts au profit de l'administration des postes de France.

Art. 18. La taxe d'affranchissement des journaux et autres imprimés expédiés des parages de la Méditerranée où la France entretient des bureaux de poste, pour les Pays-Bas, et vice versâ, sera perçue à raison de six cents ou douze centimes par paquet simple.

Les taxes perçues en vertu du présent article seront réparties entre les deux administrations, dans la proportion d'un sixième au profit de l'administration des postes Néerlandaises, et de cinq sixièmes au profit de l'administration des postes de France.

Art. 19. Les journaux et autres imprimés qui seront échangés entre la France et les pays d'outre-mer par la voie des Pays-Bas, devront être affranchis jusqu'au port Néerlandais d'embarquement ou de débarquement.

L'administration des postes de France payera à l'administration des postes des Pays-Bas la somme d'un cent par paquet simple, pour prix de transit des dits journaux et autres imprimés sur le territoire des Pays-Bas.

Art. 20. Les journaux et autres imprimés, expédiés à découvert par la voie de la France, soit des Etats empruntant l'intermédiaire des postes Françaises pour les Pays-Bas, soit des Pays-Bas pour les Etats empruntant l'intermédiaire des postes Françaises, seront échangés entre l'administration des postes Néerlandaises et l'administration des postes de France, aux conditions énoncées dans le tableau *B*, annexé à la présente convention.

Art. 21. Pour jouir des modérations de port accordées par les artt. 14, 15, 16, 17, 18, 19 et 20 précédents aux journaux et autres imprimés, ces objets devront être mis sous bandes, non reliés, et ne contenir aucune écriture, chiffre ou signe quelconque à la main, si ce n'est la date et la signature.

Les journaux et autres imprimés qui ne réuniraient pas ces conditions seront considérés comme lettres, et taxés en conséquence.

Il est entendu que les dispositions contenues dans les articles susmen-

tionnés n'infirment en aucune manière le droit qu'ont les administrations des postes des deux pays, de ne pas effectuer sur leurs territoires respectifs le transport et la distribution de ceux des objets désignés aux dits articles, à l'égard desquels il n'aurait pas été satisfait aux lois, ordonnances ou décrets, qui règlent les conditions de leur publication et de leur circulation, tant dans les Pays-Bas, qu'en France.

Art. 22. En considération de la diversité des systèmes monétaires en vigueur dans les deux Etats, et afin d'éviter des fractions, tant dans l'application des taxes que dans les bonifications d'administration à administration, il est convenu que pour toutes les écritures de comptabilité qui résulteront de l'exécution de la présente convention, le florin des Pays-Bas sera assimilé à deux francs, monnaie de France, et réciproquement que le franc sera assimilé à un demi florin ou cinquante cents, monnaie des Pays-Bas.

Art. 23. Le gouvernement Français promet de faire transporter en dépêches closes, avec ses propres correspondances, entre Quiévrain et Alexandrie, les lettres et les journaux que les Pays-Bas échangeront avec l'Inde Néerlandaise, par la voie de la France et de l'Isthme de Suez.

L'administration des postes des Pays-Bas payera à l'administration des postes de France, pour prix du transit à travers la France et pour port de voie de mer entre Marseille et Alexandrie, des lettres et des journaux ci-dessus désignés, savoir:

1°. pour prix du transit à travers la France la somme de deux francs par trente grammes de lettres; la somme de cinq centimes par chaque journal acheminé au moyen des services ordinaires, et la somme de dix centimes par chaque journal acheminé au moyen du service spécialement affecté au transport sur le territoire Français des malles de ou pour l'Inde;

2°. pour prix du transport par mer entre Marseille et Alexandrie la somme de deux francs par trente grammes de lettres, et la somme de cinq centimes par journal.

Dans le cas où des modifications seraient introduites ultérieurement, soit dans les prix de transit que l'office Britannique doit payer à l'administration des postes de France pour les malles Anglaises provenant ou à destination des Indes Orientales, soit dans les prix payés à l'office Britannique par l'administration des postes de France, pour le transport entre Marseille et Alexandrie par les paquebots Anglais, des dépêches que cette dernière administration expédie ou reçoit par la voie de ces paquebots, il est convenu que les prix fixés ci-dessus seront réduits ou augmentés, suivant le cas, conformément aux dites modifications.

Art. 24. Les administrations des postes des Pays-Bas et de France dresseront chaque mois les comptes résultant de la transmission réciproque des correspondances; et ces comptes, après avoir été débattus et arrêtés contradictoirement par les deux administrations, seront soldés à la fin de chaque trimestre par l'administration qui sera reconnue redevable envers l'autre.

Art. 25. Les lettres ordinaires ou chargées, les journaux, gazettes, ouvrages périodiques et imprimés de toute nature, mal adressés ou mal dirigés, seront, sans aucun délai, réciproquement renvoyés par l'intermédiaire des bureaux d'échange respectifs, pour les poids et prix auxquels l'office envoyeur aura livré ces objets en compte à l'autre office.

Les objets de même nature qui auront été adressés à des destinataires ayant changé de résidence, seront respectivement livrés ou rendus, chargés du port qui aurait dû être payé par les destinataires.

Art. 26. Les lettres ordinaires, les lettres chargées, les journaux, gazettes, ouvrages périodiques et imprimés de toute nature, échangés à découvert entre les deux administrations des postes des Pays-Bas et de France, qui seront tombés en rebut pour quelque cause que ce soit, devront être renvoyés, de part et d'autre, à la fin de chaque mois et plus souvent si faire se peut. Ceux de ces objets qui auront été livrés en compte, seront rendus pour le prix pour lequel ils auront été originairement comptés par l'office envoyeur. Ceux qui auront été livrés affranchis jusqu'à destination ou jusqu'à la frontière de l'office correspondant, seront renvoyés sans taxe ni décompte.

Art. 27. Les deux administrations des postes des Pays-Bas et de France n'admettront à destination de l'un des deux pays, ou des pays qui empruntent leur intermédiaire, aucune lettre qui contiendrait soit de l'or ou de l'argent monnayé, soit des bijoux ou effets précieux, ou tout autre objet passible des droits de douane.

Art. 28. Afin de s'assurer réciproquement l'intégralité du produit des correspondances échangées entre les deux pays, les gouvernements Néerlandais et Français s'engagent à empêcher, par tous les moyens qui sont en leur pouvoir, que ces correspondances ne passent par d'autres voies que par leurs postes respectives.

Art. 29. L'administration des postes Néerlandaises et l'administration des postes de France désigneront d'un commun accord les bureaux par lesquels devra avoir lieu l'échange des correspondances respectives.

Elles règleront aussi la forme des comptes mentionnés dans l'art. 24 précédent, la direction des correspondances transmises réciproquement, ainsi que toute autre mesure de détail ou d'ordre, nécessaire pour assurer l'exécution des stipulations de la présente convention.

Il est entendu que les mesures désignées ci-dessus pourront être modifiées par les deux administrations, toutes les fois que d'un commun accord ces deux administrations en reconnaîtront la nécessité.

Art. 30. Les conventions qui règlent en ce moment l'échange des correspondances entre les Pays-Bas et la France cesseront d'avoir leur effet à dater du jour où la présente convention recevra son exécution.

Art. 31. La présente convention aura force et valeur à partir du jour dont les deux parties conviendront, dès que la promulgation en aura été faite d'après les lois particulières à chacun des deux Etats, et elle demeurera obligatoire d'année en année, jusqu'à ce que l'une des deux parties contractantes ait annoncé à l'autre, mais un an à l'avance, son intention d'en faire cesser les effets.

Pendant cette dernière année, la convention continuera d'avoir son exécution pleine et entière, sans préjudice de la liquidation et du solde des comptes entre les administrations des postes des deux pays après l'expiration du dit terme.

Art. 32. La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention, et y ont apposé leurs cachets.

Fait à la Haye, en double original, le 1er Novembre de l'an de grace 1851.

VAN BOSSE. (*L. S.*) D'ANDRÉ. (*L. S.*)

TABLEAU indiquant les conditions auxquelles devront être échangées entre l'Administration des postes des Pays-Bas et l'Administration des postes de France, les lettres expédiées des Pays-Bas pour les pays étrangers auxquels la France sert d'intermédiaire, et vice-versa.

Désignation des Pays dont la correspondance avec les Pays-Bas peut être dirigée par la France.	Lettres des Pays-Bas, pour les pays désignés dans la 1re colonne du tableau.								Lettres des Pays désignés dans la 1re colonne du tableau, pour les Pays-Bas.								Observations.
	Condition de l'affranchissement.	Limite de l'affranchissement.	Prix que doit payer l'office de France à l'office Néerlandais pour les lettres non-affranchies. — Par lettre simple.		Prix qui doit être payé à l'office de France par l'office Néerlandais pour les lettres affranchies. — Par lettre simple.		Port à payer par les habitants des Pays-Bas pour les lettres affranchies. — Par lettre simple.		Condition de l'affranchissement.	Limite de l'affranchissement.	Prix que doit payer l'office de France à l'office Néerlandais pour les lettres affranchies. — Par lettre simple.		Prix qui doit être payé à l'office de France par l'office Néerl. pour les lettres non-affranchies. — Par lettre simple.		Port à payer par les habitants des Pays-Bas pour les lettres non-affranchies. — Par lettre simple.		
1.	2.	3.	4.		5.		6.		7.	8.	9.		10.		11.		12
			francs.	centim.	francs.	centim.	francs.	centim.			francs.	centim.	francs.	centim.	francs.	centim.	
Cantons Suisses, Etats Sardes, Grande-Bretagne et Grand-Duché de Toscane.	libre.	destination.	•	20	•	60	•	80	libre.	destination.	•	20	•	60	•	80	
Etats de l'Italie méridionale. par la voie de la Sardaigne.	L'affranchissement n'est pas admis.		•	•	•	•	•	•	forcé.	frontière Sarde d'entrée.	•	•	•	60	•	80	
Etats de l'Italie méridionale. par les paquebots Français.	forcé.	port de debarquement.	•	•	•	60	•	80	forcé.	port d'embarquement.	•	•	•	60	•	80	
Espagne, Portugal et Gibraltar.	forcé.	frontière de sortie de France.	•	•	•	60	•	80	forcé.	frontière Française d'entrée.	•	•	•	60	•	80	
Ile de Malte et Royaume de Grèce.	libre.	destination.	•	20	•	90	1	10	libre.	destination.	•	20	•	90	1	10	
Indes Orient. et Chine (voie de Suez).	forcé.	Alexandrie.	•	•	•	90	1	10	forcé.	Alexandrie.	•	•	•	90	1	10	
Pays d'outremer, sans distinction de parages. par bâtiments Français du commerce.	forcé.	port de debarquement.	•	•	•	70	•	90	forcé.	port d'embarquement.	•	•	•	70	•	90	
Pays d'outremer, sans distinction de parages. par la voie d'Angleterre.	forcé.	port de debarquement.	•	•	1	30	1	50	forcé.	port d'embarquement.	•	•	1	30	1	50	
Antigoa, la Barbade, Berbice, Démérari, la Dominique, Essequébo, la Grenade, Montserrat, Nevis, St. Lucie, St. Christophe ou St. Kitts, St. Vincent, Tabago, Tortola, la Trinité, Bahama et Honduras-Britannique (par la voie d'Angleterre).	libre.	port de debarquement.	•	20	1	30	1	50	forcé.	port d'embarquement.	•	20	1	30	1	50	
La Jamaïque, le Canada, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle Ecosse, l'Ile du Prince Edouard et Terre Neuve (par la voie d'Angleterre).	libre.	destination.	•	20	1	40	1	60	libre.	destination.	•	20	1	40	1	60	
Parages de la Mer du Sud (voie de Panama).	forcé.	port de debarquement.	•	•	2	•	2	20	forcé.	port d'embarquement.	•	•	2	•	2	20	
Californie (voie de Panama).	forcé	port de debarquement.	•	•	2	40	2	60	forcé.	port d'embarquement.	•	•	2	40	2	60	

B.

TABLEAU *indiquant les conditions auxquelles devront être échangés entre l'Administration des postes des Pays-Bas et l'Administration des postes de France, les journaux et autres imprimés expédiés des Pays-Bas pour les pays auxquels la France sert d'intermédiaire*, et vice-versa.

Désignation des pays étrangers auxquels la France sert d'intermédiaire.	Désignation des objets imprimés, dont l'envoi peut avoir lieu.	Imprimés à destination des pays désignés dans la 1re colonne du tableau.			Imprimés originaires des pays désignés dans la 1re colonne du tableau.			*Observations.*
		Limite de l'affranchissement obligatoire.	Prix que doit payer l'office des Pays-Bas à l'office de France. — Par paquet simple.	Port à payer par les habitants des Pays-Bas. — Par paquet simple.	Limite de l'affranchissement obligatoire.	Prix que doit payer l'office des Pays-Bas à l'office de France. — Par paquet simple.	Port à payer par les habitants des Pays-Bas. — Par paquet simple.	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			centimes.	centimes.		centimes.	centimes.	
Cantons Suisses, Etats Sardes, Grand-Duché de Toscane, Etats Pontificaux et Deux-Siciles.	Imprimés de toute nature.	frontière Française de sortie.	7	10	frontière Française d'entrée.	7	10	
Grande-Bretagne.	Journaux et gazettes.	frontière Française de sortie.	7	10	frontière Française d'entrée.	7	10	
Espagne, Portugal et Gibraltar.	Imprimés de toute nature.	frontière Française de sortie.	7	10	frontière Française d'entrée.	7	10	
Ile de Malte.	Journaux et gazettes.	port de débarquement	12	15	port d'embarquement.	12	15	
Royaume de Grèce.	Imprimés de toute nature.	port de débarquement.	12	15	port d'embarquement.	12	15	
Indes Orientales et Chine (voie de Suez).	Journaux et gazettes.	Alexandrie.	12	15	Alexandrie.	12	15	
Pays d'outre-mer sans distinction de parages. — par bâtiments Français du commerce.	Imprimés de toute nature.	port de débarquement.	12	15	port d'embarquement.	12	15	
Pays d'outre-mer sans distinction de parages. — par la voie d'Angleterre.	Journaux et gazettes.	port de débarquement.	22	25	port d'embarquement.	22	25	

(La convention qui précède a été ratifiée par S. M. le Roi des Pays-Bas le 15, et par le Prince Président de la République Française le 18 Janvier 1852. L'échange des actes de ratification a eu lieu le 29 Janvier 1852.)